

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 DICEMBRE 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE		PAG.
	PAG.	
Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
Senatori MOLA ed altri: Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvata dal Senato) (814);		
PARLATO ed altri: Determinazione e corresponsione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (344) . . .	28	
PRESIDENTE	28, 31	
BOCCHI	30	
FEDERICO, <i>Relatore</i>	28, 30	
GRIPPO	30	
PARLATO	29	
PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	31	
VIGNOLA	29, 31	
		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):
		Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste (817)
		31
		PRESIDENTE
		31, 34, 37
		BAGHINO
		32
		BOCCHI
		37
		CUFFARO
		33, 34, 37
		LUCCHESI
		32
		PANI
		32
		PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>
		36, 37
		TOMBESI, <i>Relatore</i>
		35, 37
		Disegno di legge (Discussione e rinvio):
		Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (929)
		37
		PRESIDENTE
		37, 40, 41

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

	PAG.
BAGHINO	40, 41
BOCCHI	39, 40, 41
CUFFARO	41
FEDERICO	40
FIORI GIOVANNINO	40
GRIPPO	40
LUCCHESI, <i>Relatore</i>	38
PANI	41
PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	40, 42
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (930)	42
PRESIDENTE	42, 43, 44, 45
BAGHINO	46
BERNARDI GUIDO	43
BOCCHI	44
CUFFARO	44, 47
FARAGUTI	45
LUCCHESI, <i>Relatore</i>	42, 44, 46
PANI	44
PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	44
VIGNOLA	46
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Modifiche ed integrazioni alla legge 25 maggio 1978, n. 234, riguardante il cre- dito navale agevolato (931)	48
PRESIDENTE	48
CUFFARO	49
FEDERICO	49
LUCCHESI, <i>Relatore</i>	49
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	50

La seduta comincia alle 9,35.

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19 quarto comma, del regola-

mento, i deputati Meneghetti e Caravita sostituiscono, rispettivamente, i deputati Leone e Ligato.

Seguito della discussione delle proposte di legge senatori Mola ed altri: Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvata dal Senato) (814); Parlato ed altri: Determinazione e corresponsione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli (344).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Mola ed altri: « Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli », già approvata dal Senato nella seduta del 24 ottobre 1979; e dei deputati Parlato ed altri: « Determinazione e corresponsione del contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli ».

Ricordo che nella seduta dell'8 novembre è stata dichiarata chiusa la discussione sulle linee generali e, in attesa dei prescritti pareri, era stato rinviato ad una seduta successiva il seguito della discussione. Comunico ora che la V Commissione bilancio, in data 11 dicembre, ha espresso parere favorevole alla proposta di legge n. 814 e così pure sulla n. 344 « a condizione che il provvedimento rispetti i limiti di spesa previsti dalla proposta di legge n. 814 ».

FEDERICO, *Relatore*. Propongo che sia scelto come testo base per la discussione la proposta di legge n. 814.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge n. 814 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il contributo dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli, previsto dall'articolo 4, lettera *a*), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, è determinato in lire 4 miliardi annui, a decorrere dal 1° gennaio 1980.

Il contributo relativo all'anno 1980 può essere utilizzato anche per la copertura delle maggiori spese dell'esercizio 1979.

(È approvato).

ART. 2.

Il contributo annuale degli altri enti consorziati, previsto dall'articolo 4, lettera *b*), del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46, è fissato dall'assemblea del Consorzio che determina annualmente il riparto delle somme tra i predetti enti in sede di approvazione del bilancio preventivo.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere di 4 miliardi di lire, derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1980, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario, a tal uopo utilizzando l'apposito accantonamento preordinato allo specifico scopo.

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

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso della proposta di legge.

PARLATO. Ritengo sufficientemente valido il provvedimento già approvato dal Senato e mi dispiace solo che la V Commissione bilancio abbia ritardato l'espressione del parere di competenza. Da tempo vi era la necessità di soddisfare le esigenze del Consorzio autonomo del porto di Napoli e ritengo che in questa prospettiva si possa avviare finalmente un funzionamento organico di tale Consorzio. Indubbiamente non si tratta di un punto di arrivo, ma di partenza.

Rilevo che anche altri elementi, come quelli compresi nelle norme in materia di programmazione portuale, che la Commissione sta discutendo, consentiranno di rendere finalizzato il contributo (questa è la perplessità sollevata dalla V Commissione bilancio) ad un funzionamento più organico di questo Consorzio. Non si tratta, quindi, di un contributo di mera copertura di esigenze ordinarie, come purtroppo è accaduto finora considerando che si è cercato, in pratica, di fare fronte alle emergenze quotidiane, ma di un contributo che consentirà di avviare una gestione più normalizzata. Per questi motivi esprimo il parere favorevole del gruppo del MSI-destra nazionale alla proposta di legge n. 814.

VIGNOLA. Il gruppo comunista voterà a favore della proposta di legge, così come è avvenuto al Senato, per avviare un intervento capace di risolvere i problemi gravissimi del Consorzio autonomo del porto di Napoli.

Nel corso della discussione abbiamo rappresentato elementi di riflessione, di critica e di riserva che manteniamo sia in rapporto alla necessità della programmazione portuale, sia in rapporto alla situazione specifica napoletana e campana che richiede interventi di programmazione. A questo proposito, insieme con i colleghi Federico e Grippo, ho elaborato un ordine del giorno in cui viene prospettata l'esigenza che il Governo, entro il termine di tre-quattro mesi, riferisca alla nostra Commissione sull'utilizzo dei fondi che concediamo con la proposta di legge in esame e si impegni ad affrontare i

problemi che abbiamo preso in considerazione nel corso della nostra discussione. Inoltre, nell'ordine del giorno si chiede che il ministro della marina mercantile svolga un particolare intervento di vigilanza, controllo ed assistenza del Consorzio per i compiti che questo deve assolvere.

BOCCHI. Desidero, innanzitutto, porre l'accento sulla sensibilità dimostrata dal Parlamento con la presentazione delle proposte di legge oggi al nostro esame. Una tale sensibilità, per altro, mette in risalto ancor di più - ove fosse necessario - le insufficienze ed i ritardi del Governo relativamente alla programmazione in campo portuale. In particolare, tutti sanno quanto fosse indispensabile mettere il Consorzio autonomo del porto di Napoli nelle condizioni di poter operare per sopperire alle sue molteplici carenze. Ferma restando, quindi, una tale necessità, quello che ci preoccupa è che le proposte di legge al nostro esame possano costituire un precedente per il proliferare di altre iniziative disarticolate e frammentarie rispetto ad un programma più generalizzato che costituirebbe senz'altro la base di lancio di un'azione veramente risolutiva dei problemi portuali. Infatti, anche se tali iniziative fossero tutte davvero utili, proprio per la loro frammentarietà non ci consentirebbero di esprimere un giudizio globale sui problemi del settore.

Il gruppo comunista voterà a favore della proposta di legge adottata come testo base per la discussione; ma questo voto favorevole, nel momento stesso in cui sottolinea l'importanza della questione affrontata, vuole essere un richiamo al Governo affinché elabori in tempi brevi una piattaforma programmatica che avvii a soluzione i problemi dei porti in particolare e della marineria in generale.

GRIPPO. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana al provvedimento oggi all'ordine del giorno, desidero dire che concordo con le osservazioni svolte dal collega Boc-

chi relativamente al pericolo di una proliferazione di iniziative legislative miranti all'erogazione di contributi ad enti portuali oppure all'adeguamento di contributi già esistenti. Dico ciò pur ritenendo che l'approvazione delle proposte di legge in esame sia un atto dovuto al Consorzio del porto di Napoli; esse ci consentono, inoltre, di sopperire a delle carenze del Governo che sin dal 1974 avrebbe potuto prendere iniziative a questo proposito.

Per quel che riguarda iniziative analoghe che potranno essere prese in futuro o che sono già state adottate, ritengo che sarebbe opportuno da parte del Governo svolgere una relazione dettagliata su di esse, affinché sia possibile misurare i diversi interventi con dei parametri di riferimento il più precisi possibile.

FEDERICO, *Relatore*. Desidero esprimere il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana sulla proposta di legge n. 814, che si collega al provvedimento, approvato nella scorsa legislatura, concernente la concessione di un contributo straordinario a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli. La proposta di legge intende sanare una lunga inadempienza del Governo - più volte rilevata - nei confronti di tale Consorzio. A tale proposito, ritengo di dovermi richiamare anche alle altre considerazioni che sono state svolte circa le esigenze di funzionalità e di efficienza del Consorzio, esigenze che intendiamo soddisfare proprio con il provvedimento in esame. A tal fine, nell'ordine del giorno preannunciato si prevede di poter verificare in concreto l'effettiva destinazione di questo contributo.

Siamo, per altro, fiduciosi nel fatto che esso servirà allo scopo per il quale è stato tante volte richiesto e sollecitato: si tratta, infatti, di un problema profondamente sentito anche negli ambienti interessati della città di Napoli. Abbiamo, però, anche presente l'esperienza del passato e quindi riteniamo che il Parlamento debba farsi carico dell'esigenza di impegnare in modo speciale il Governo a vi-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

gilare perché le cose vadano nel modo migliore; voteremo, perciò, a favore di questo provvedimento che, in un certo senso, potrebbe far nascere la tentazione di emanare leggi particolari alle quali, invece, siamo stati sempre contrari.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. A nome del Governo, desidero ringraziare la Commissione per essersi espressa favorevolmente sulla proposta di legge n. 814.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Vignola, Grippo e Federico hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

impegna il Governo

ad operare, d'intesa con la Regione Campania e gli enti locali, affinché sia definito entro un anno il piano regolatore dei porti della circoscrizione consortile ».
(0/814/1/10)

Credo che tale ordine del giorno sia improponibile, dal momento che affronta un argomento che è di competenza della Commissione prima ancora che del Governo.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Posso assicurare alla Commissione che il Governo terrà presenti le necessità espresse nell'ordine del giorno.

VIGNOLA. Dopo aver ascoltato le parole del sottosegretario ed i rilievi procedurali prospettati dal Presidente — che invitiamo a farsi carico di sollecitare l'esame degli argomenti presi in considerazione dall'ordine del giorno — dichiariamo di ritirarlo.

PRESIDENTE. La proposta di legge n. 814 sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste (817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste », già approvato dal Senato nella seduta del 24 ottobre 1979.

Ricordo che nel corso della precedente seduta, tenutasi il 15 novembre scorso, era stata chiusa la discussione sulle linee generali ed avevamo ascoltato le repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

Passiamo, pertanto, all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Il contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste, previsto dall'articolo 4 della legge 9 luglio 1967, n. 589, modificato con l'articolo 5 della legge 14 agosto 1971, n. 822, è elevato da lire 2.300 milioni a lire 4.600 milioni, a decorrere dal 1° gennaio 1979.

Il contributo relativo all'anno 1979 può essere utilizzato anche per la copertura delle maggiori spese dell'esercizio 1978.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere di lire 2.300 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge negli anni finanziari 1979 e 1980, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

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

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore del provvedimento in esame direi quasi con entusiasmo. Quando, infatti, nel corso della passata legislatura, ci recammo in visita a Trieste ci accorgemmo di quanto fosse indispensabile un intervento a favore del porto di quella città a causa della delicata situazione in cui esso si trovava sotto tutti i punti di vista: da quello del parco navi a quello del magazzinaggio. Stava per essere messa in atto una nuova impostazione derivante dalla nuova situazione creatasi a Trieste come conseguenza del mai sufficientemente criticato Trattato di Osimo. Comunque si tratta di un accordo esistente. È indubbio, per altro, che Trieste deve accentuare in senso dinamico la propria attività, se non vuole essere soffocata dal porto iugoslavo che le è attiguo e che le sottrae perfino l'acqua di mare.

CUFFARO. In compenso riceve acqua dolce!

BAGHINO. Lei sa perfettamente, onorevole collega, come è stato definito il confine. Indubbiamente c'è da rilevare che la guerra si perde e si vince: chi la perde commette l'errore di perderla, chi la vince spesso trova alleati — cosa davvero riprovevole e vergognosa — in coloro che l'hanno persa. Sono queste le ragioni per le quali il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale esprime parere favorevole sul provvedimento in oggetto, anche se non lo ritiene emblematico rispetto alla soluzione di altri problemi legati, ad esempio, al porto di Savona. In effetti, a nostro avviso, il porto di Trieste può essere considerato a sé nel quadro della realtà portuale italiana, ma

è evidente che esso va sviluppato e potenziato per non essere soffocato dalla concorrenza proveniente da est.

Ribadisco, perciò, il voto favorevole del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, auspicando che il Governo fornisca quanto prima alla Commissione un quadro completo della situazione degli altri porti italiani che abbisognano di finanziamenti.

PANI. Nel richiamare il dibattito svoltosi ieri in sede referente a proposito di un provvedimento analogo, desidero che rimanga agli atti che il gruppo comunista è favorevole a questo provvedimento, anche se è fortemente preoccupato del fatto che siano stati presentati numerosi progetti di legge riguardanti alcuni consorzi portuali per i quali si chiede il contributo dello Stato. Desidero, a questo punto, ribadire l'esigenza in base alla quale al più presto il Governo fornisca alla Commissione un panorama completo di tutta la situazione dei consorzi portuali italiani, con tutte le possibili notizie in ordine alla loro gestione ed alla situazione di bilancio, in modo che su tale questione si possa avere una visione complessiva e si possa anche adottare un atteggiamento tale da consentire ad ognuno di valutare l'opportunità di interventi, anche di ordine finanziario, che servano a risanare la situazione, senza, per altro, introdurre elementi di disparità tra un consorzio e l'altro, in quanto, se è vero che esistono situazioni come quelle dei porti di Napoli e di Trieste, è altrettanto vero che realtà diverse da queste meritano uguale attenzione da parte del Parlamento. Dico questo anche in considerazione del fatto che ieri l'Assemblea ha assegnato in sede legislativa alla nostra Commissione un provvedimento che prevede la concessione di un contributo annuo al consorzio autonomo del porto di un'area industriale meridionale.

LUCCHESI. Anche il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore del provvedimento in oggetto per le ragioni a più riprese sottoposte all'attenzione del-

la Commissione, non ultime quelle emerse ieri in occasione della discussione, in sede referente, di un provvedimento riguardante il porto di Savona. Le ragioni del nostro voto favorevole stanno, comunque, nella particolare situazione e vocazione internazionale del porto di Trieste — fatto davvero unico all'interno della struttura portuale italiana —, delle quali la nostra Commissione ha potuto avere esatta cognizione nel corso di un'indagine conoscitiva. Il problema del porto di Trieste, d'altronde, è stato spesso esaminato dal Parlamento, anche in occasione di provvedimenti di carattere generale in materia e spesso ci siamo trovati a dover sottolineare — lo abbiamo fatto anche oggi — che le strutture di tale porto sono inadeguate alla sua caratteristica vocazione internazionale.

Nel ribadire, perciò, il voto favorevole del gruppo democratico cristiano, ritengo si debba esprimere preoccupazione per il succedersi di provvedimenti particolari, relativi alle più svariate strutture portuali del nostro paese e, in quest'ottica, premere perché il Governo venga quanto prima in Commissione a riferire globalmente sulla politica portuale e sui provvedimenti che in merito l'esecutivo ha intenzione di prendere, essendo quanto mai inopportuno che si continui ad esaminare separatamente i vari provvedimenti riguardanti le singole realtà portuali, senza poter mai disporre di una visione di insieme.

CUFFARO. Il gruppo comunista, come ha già rilevato il collega Pani, è favorevole al provvedimento in esame, anche se deve, ancora una volta, sottolineare il carattere parziale, d'urgenza e di necessità, derivante dall'assenza di una pianificazione in materia portuale, nonché di interventi programmatori da parte del Governo nei confronti di tutti gli scali nazionali e di quello di Trieste in particolare. Quest'ultimo, infatti, avrebbe avuto diritto in passato ad interventi speciali, a provvedimenti di potenziamento, se solo si fosse tenuto conto delle traversie che il porto ha subito e della necessità di

esaltarne la funzione sul piano internazionale. Trieste, infatti, come tutti sanno, prima ha subito la perdita del retroterra, poi, nel corso della « guerra fredda », ha avuto grosse difficoltà di collegamento con il suo *hinterland* naturale. Ora sta riprendendo quota, ma si deve rilevare che il suo potenziale non è stato adeguatamente sviluppato: non è stata compiuta, infatti, una serie di interventi che avrebbero permesso a questo scalo di esaltare le sue caratteristiche di porto da e per l'estero. Ritengo, comunque, che, una volta votato il provvedimento stralcio per il Comitato dei porti ed avviata la pianificazione, dovremo comunque ritornare a parlare di questo porto, che indubbiamente interessa il paese nel suo complesso, per cercare di creare, attraverso misure legislative che non abbiano comunque carattere assistenziale, le condizioni per le quali il porto di Trieste possa diventare competitivo, anche come strutture, sul piano internazionale.

Dobbiamo denunciare il fatto che importanti componenti di traffico che naturalmente potrebbero essere avviate attraverso il porto di Trieste, per la distorsione dei flussi, la mancanza di linee marittime e di infrastrutture di avanguardia, finiscono con l'essere dirottate verso i porti di Amburgo e Brema. Sono problemi che interessano non solo la città di Trieste, ma l'intero paese. Bisogna vedere quindi come sviluppare le direttrici, le grandi infrastrutture e come armonizzare la giurisdizione dell'Ente autonomo del porto di Trieste, affinché il complesso del porto possa rispondere alle esigenze di modernità e specializzazione. Qualche collega ha citato l'accordo di Osimo. Indubbiamente, è vero che il disegno di legge si lega in parte alle nuove esigenze determinatesi con tale accordo; e ritengo che il provvedimento sia opportuno anche per dare una boccata di ossigeno alla gestione dell'Ente. Negli accordi internazionali si prevede che il porto di Trieste abbia intese con i porti vicini: Istria, Capodistria, Fiume. In questo senso auspichiamo che l'accordo venga realizzato in pieno. Dobbiamo far presente, però, che

si può addivenire a queste intese soltanto se la gestione del porto di Trieste è efficiente. Così, intese ed accordi fra lo scalo di Trieste e gli scali di altri paesi potranno avvenire a condizione che il porto di Trieste possa competere in maniera efficace.

Nel preannunciare la presentazione di un ordine del giorno, desidero fare una sollecitazione, e cioè che finalmente si proceda alla programmazione del sistema portuale italiano, perché siamo certi che da questa pianificazione Trieste non avrà niente da perdere. Infatti, il giorno in cui un comitato di esperti, di alta qualificazione, intenderà affrontare il problema portuale italiano in termini programmatici e vorrà comprendere appieno le esigenze nazionali, il ruolo del porto di Trieste non potrà che esserne esaltato. Così, non si procederà più con provvedimenti « a singhiozzo », intervenendo soltanto quando i buoi sono scappati o quando si sono già verificate posizioni di debolezza e logoramento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cuffaro, Tamburini e Aurelia Benco Gruber hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

tenuto conto del ruolo internazionale del porto di Trieste e della necessità di adottare misure per lo sviluppo dei traffici da e per l'estero facenti capo allo scalo giuliano nell'interesse di Trieste e nazionale;

ritenuto che le condizioni del bilancio e l'ordinamento dell'Ente autonomo Porto di Trieste non consenta un pieno dispiegarsi della sua attività di promozione, di gestione e di programmazione dei traffici e dei servizi portuali;

impegna il Governo

a presentare entro tre mesi un disegno di legge che preveda:

a) il devolvimento delle tasse portuali all'EAPT;

b) l'ampliamento della giurisdizione dell'Ente per consentire su più ampia sca-

la territoriale la qualificazione dei porti del Friuli-Venezia Giulia e la programmazione unitaria delle loro attività;

c) l'acquisizione da parte dell'Ente autonomo porto di Trieste del *terminal* dell'oleodotto transalpino TAL che possa consentire, come avviene in altri scali, un ulteriore e più consistente introito per l'ente sugli sbarchi di petrolio e la ristrutturazione degli impianti per garantirne la sicurezza;

d) l'avvio, attraverso opportune misure, della riforma della gestione portuale dello scalo triestino secondo le linee generali concordate dai gruppi parlamentari nella passata legislatura nella sede della X Commissione stessa ».

(0/817/1/10)

Nutro alcune perplessità sulla proponibilità dell'ordine del giorno, là dove si impegna il Governo a presentare entro tre mesi un disegno di legge. Dico questo perché l'iniziativa legislativa compete anche ai parlamentari, per cui nulla vieta che siano questi a farsi promotori di una proposta di legge; né si può obbligare il Governo ad assumere iniziative legislative che esso, nella sua qualità di organo costituzionale, è libero di prendere o di non prendere; per questo sarebbe opportuno trasformare la parola « impegna » in « invita », in quanto si tratta di competenze governative che verrebbero sollecitate dal Parlamento.

CUFFARO. Nel dichiarare che siamo favorevoli a sostituire la parola « impegna » con l'altra « invita », desidero illustrare brevemente i motivi per cui abbiamo ritenuto di invitare il Governo a presentare un disegno di legge. Al riguardo vi è un precedente: uno dei decreti delegati per l'attuazione della legge di ratifica dell'accordo di Osimo riguardava il porto di Trieste. Nella formulazione originaria, sottoposta all'esame della Commissione intercamerale, si parlava chiaramente di una facoltà da parte dell'Ente autonomo del porto di Trieste di incaricare, come sarebbe giusto e com'era

previsto nel testo congiunto della legge di riforma della gestione portuale, le tasse portuali. Il decreto licenziato dalla Commissione invitava il Governo a prendere questo provvedimento. Senonché, mentre il Governo accettò diversi emendamenti sulla gestione dell'Ente autonomo del porto di Trieste (in quel caso facemmo una forzatura, perché il decreto doveva soltanto finanziare questo Ente), sull'aspetto delle tasse portuali oppose il suo rifiuto. Così, il decreto fu licenziato in modo diverso rispetto alle aspettative della Commissione intercamerale.

Questi sono i motivi per cui nell'ordine del giorno abbiamo voluto riproporre la questione all'attenzione del Governo, sapendo che in realtà la Camera può impegnarlo non soltanto per il porto di Trieste, ma anche per il complesso dei porti italiani. Non vogliamo certamente sottrarci alla facoltà che abbiamo di presentare proposte di legge, ma pensiamo che, trattandosi solo di uno scalo ed essendo stata questa questione già all'attenzione del Governo, sia questo a doversi muovere nel senso indicato dall'ordine del giorno.

Rilevo inoltre, che insieme ad un provvedimento che devolva le tasse portuali all'Ente autonomo del porto di Trieste, si debbano stabilire altre misure: quella più importante che occorre realizzare concerne l'ampliamento della giurisdizione dell'Ente per consentire su più ampia scala territoriale la qualificazione dei porti del Friuli-Venezia Giulia: Trieste, Monfalcone e Nogarò, e la possibilità di programmare unitariamente le loro attività, tenendo conto del carattere internazionale degli scali dell'alto Adriatico.

Vi è poi un'altra importante misura che, se fosse stata anticipata, ci avrebbe consentito di non votare oggi il provvedimento al nostro esame per l'aumento del contributo in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste e di pensare con ottimismo al futuro del bilancio di questo Ente: mi riferisco all'acquisizione da parte dell'Ente del *terminal* dell'oleodotto transalpino che potrebbe consentire, come avviene in altri scali, un consistente introito per l'entità degli sbarchi di greggio

che vi sono a Trieste. Non comprendo perché un impianto di questa importanza, che fra l'altro dovrebbe essere spostato anche per ragioni di sicurezza, debba essere gestito non dall'ente pubblico, come avviene a Genova, ma direttamente da coloro che usufruiscono del greggio per avviarlo in Austria e in Germania. Noi riteniamo che ci sia stata timidezza eccessiva da parte del Governo a questo proposito e che si sia dato al TAL un impianto che, invece, dovrebbe essere gestito nell'interesse pubblico e con la possibilità di risanare e potenziare il bilancio dell'ente porto, nonché le entrate dell'Ente autonomo del porto di Trieste.

Se andiamo a vedere quali sono gli introiti derivanti dal passaggio di greggio dall'anno di istituzione dell'impianto dell'oleodotto transalpino ad oggi, ci accorgiamo che sono completamente irrisori rispetto, ad esempio, a quelli del porto di Genova. È in questo senso che chiediamo un impegno delle forze politiche e del Governo e ci auguriamo che il relatore, onorevole Tombesi, ed il sottosegretario, onorevole Pisicchio, possano dirci in merito parole rassicuranti.

TOMBESI, *Relatore*. Nell'auspicare che la disponibilità, dichiarata dalla Commissione per il porto di Trieste e della quale prendo atto, valga anche nel momento in cui esamineremo altri provvedimenti in materia come, ad esempio, quello riguardante la programmazione portuale, debbo rilevare che, in ogni caso, non ritengo opportuno che nella discussione odierna siano introdotti elementi estranei al provvedimento in esame.

Nel passare ora all'ordine del giorno testé illustrato dall'onorevole Cuffaro e che consta sostanzialmente di quattro parti, debbo sottolineare che il primo punto mi trova senz'altro d'accordo. In proposito, desidero anche ricordare che insieme con altri colleghi democristiani abbiamo presentato una proposta di legge tendente a sanare la situazione abnorme creatasi a seguito dell'approvazione del decreto delegato sui porti; decreto nel quale veniva enunciata, per il porto di Trieste, l'esigen-

za che lo stesso fosse organizzato sulla base dei principi della imprenditorialità e dell'autonomia patrimoniale finanziaria, amministrativa e contabile, tant'è vero che nella prima stesura del decreto stesso veniva prevista, a questo scopo, la concessione di un fondo di dotazione e la possibilità che all'ente porto venissero devolute le tasse portuali. Purtroppo, per i limiti stessi della delega, tale provvedimento decadde e quello odierno ne costituisce una sostituzione.

Il secondo punto dell'ordine del giorno prevede l'ampliamento della giurisdizione dell'ente ai porti di Monfalcone e di Porto Nogaro. Certamente una prospettiva di tal genere si colloca in un quadro più ampio, ma a me sembra quanto mai prematura. A tale proposito, desidero richiamare quanto ha detto lo stesso onorevole Cuffaro a proposito della gestione: ritengo, infatti, che tale ampliamento di giurisdizione potrà avvenire soltanto quando si creeranno le condizioni per cui la gestione possa essere soddisfacente.

Vorrei, a questo punto, portare dei dati che credo possano essere quanto mai esplicativi: il porto di Trieste ha manipolato nel 1978 due milioni e duecentomila tonnellate di merce, 74.880 contenitori con 3.450 addetti; il porto di Monfalcone ha manipolato un milione e 51.000 tonnellate di merce con 261 addetti. È evidente che il costo della manipolazione è molto più basso a Monfalcone rispetto a Trieste. Se noi inserissimo anche questo porto nella gestione dell'Ente porto di Trieste probabilmente i costi aumenterebbero notevolmente, si potrebbe verificare un dirottamento del traffico e, di conseguenza, una diminuzione della competitività del porto.

Il terzo punto dell'ordine del giorno riguarda il terminale dell'oleodotto transalpino. A tale proposta sono contrario per tre ordini di motivazioni. In primo luogo perché in un paese come l'Italia, nel quale i fatti economici sono liberi e sono anche soggetti al rapporto con gli imprenditori, è necessario avere una base di correttezza anche per mantenere l'interesse degli operatori nei confronti di un determinato settore. Esiste, com'è noto,

una convenzione con la SIO che va rispettata; in base a tale convenzione viene pagato un canone il cui costo è soggetto a continui aggiornamenti. Ora, è evidente che altro è applicare questi meccanismi, altro è espropriare l'impresa che ha messo in opera tutto l'impianto. Dico questo sia per ragioni di correttezza, sia perché non dobbiamo dimenticare che potrebbero esistere delle soluzioni alternative per l'oleodotto anche in partenza dai porti iugoslavi.

In secondo luogo sono contrario al terzo punto dell'ordine del giorno perché questa espropriazione porterebbe senza dubbio a costi elevati che certamente non sarebbero i più produttivi in questo momento.

L'ultimo motivo per il quale questa parte dell'ordine del giorno non mi trova d'accordo è costituito dal problema della gestione degli impianti portuali. La gestione pubblica di questi ultimi, infatti, finisce con l'essere sempre estremamente onerosa, per cui, a mio avviso, è errato accollare alla mano pubblica, già così gravata, la gestione di altri impianti che i privati sono in grado di gestire in modo più conveniente.

Non ho nulla da osservare, invece, per quanto riguarda l'ultimo punto dell'ordine del giorno, laddove si auspica una gestione più snella, che sia in grado anche di essere concorrenziale.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ringrazio il relatore per aver anticipato il pensiero del Governo. Per quanto riguarda la gestione dei porti, desidero rilevare che siamo tutti d'accordo sulla necessità di attendere l'approvazione del provvedimento sulla programmazione portuale. A questo proposito desidero far presente che la lettera *b*) dell'ordine del giorno mi sembra sia in contrasto con quanto viene previsto in quel provvedimento, perché anticipa l'attività che il comitato nazionale dei porti dovrebbe svolgere quando avrà i pieni poteri.

Rispondendo molto brevemente all'onorevole Pani, rilevo che ho già avuto occa-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

sione di sottolineare che il Governo è pronto a dare notizie complete e precise sulla situazione dei porti di competenza del Ministero. Tra non molto esporrò ai membri della V Commissione bilancio la situazione dei porti, riferendo sulle richieste avanzate e sui provvedimenti che in questi giorni stanno arrivando « a pioggia » per tutti i porti d'Italia, per cui ritengo che, se vogliamo la razionalizzazione delle gestioni, dobbiamo attendere che si approvi quel provvedimento.

In merito poi alla questione del finanziamento, il Ministero, già nel quadro della riforma legislativa delle gestioni portuali, ha individuato la possibilità di soluzione in un sistema di manovra dei diritti marittimi. Trattandosi, però, di una materia, come ben comprendete, complessa e delicata, che richiede l'adesione delle altre amministrazioni interessate e, in ogni caso, un approfondimento della problematica, è chiaro che dobbiamo prendere di petto la riforma delle gestioni portuali. In conclusione, il Governo accetta come raccomandazione l'ordine del giorno.

CUFFARO. Insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Si possono votare soltanto gli ordini del giorno che contengono un impegno.

CUFFARO. Non è così, signor Presidente. L'ordine del giorno può essere accolto integralmente o come raccomandazione. In Assemblea, nel caso in cui il Governo accolga l'ordine del giorno, si può chiederne la votazione. Pertanto, non capisco perché non si possa chiedere la votazione quando l'ordine del giorno viene accolto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Nell'ordine del giorno s'invita il Governo a presentare un disegno di legge, per cui ritengo che non si possa andare al di là della raccomandazione.

BOCCHI. Vorremmo pregare il Governo di accettare l'ordine del giorno, in modo da evitare la votazione.

PRESIDENTE. Il Governo lo ha accettato come raccomandazione nutrendo delle serie perplessità sulla lettera *b*), che contrasta con il provvedimento sulla programmazione portuale che stiamo discutendo proprio in questi giorni.

CUFFARO. Se il Governo accogliesse tutti i punti dell'ordine del giorno, mantenendo la sua riserva sulla lettera *b*) (si tratta effettivamente di una materia che potrà essere oggetto di una discussione più ampia e che forse potrà rientrare anche nelle attribuzioni del comitato nazionale dei porti), non insisteremo sulla votazione.

TOMBESI, *Relatore*. Il Governo avanza riserve anche sulla lettera *c*).

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In merito a questo punto dell'ordine del giorno, mi sembra di aver già detto che il Governo avrebbe bisogno di approfondire la questione. Comunque, non lo può accettare nell'attuale formulazione. Indubbiamente non si tratta di un problema che possa essere risolto con la semplice accettazione dell'ordine del giorno da parte del Governo. Per questi motivi il Governo accetta l'ordine del giorno limitatamente alle lettere *a*) e *d*) ed accoglie come raccomandazione le lettere *b*) e *c*).

CUFFARO. A seguito delle dichiarazioni rese dal rappresentante del Governo, non insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione e rinvio del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (929).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria delle

costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCCHESI, *Relatore*. Prima di introdurre la relazione al disegno di legge n. 929, desideravo far presente alla Commissione un fatto che non ritengo giusto ed opportuno. Mi capita spesso di assistere, come spettatore, alle trasmissioni televisive relative all'attività del Parlamento ed ho notato con dispiacere che molto raramente viene data notizia di provvedimenti che, pur facendo riferimento a realtà locali — quali quelli esaminati oggi — ed essendo discussi in Commissione, hanno indubbiamente una rilevanza di carattere generale. Pertanto, desidero pregare il Presidente di farsi carico di sollecitare chi di dovere affinché si sopperisca a questa mancanza.

PRESIDENTE. Sarà senz'altro mia cura rappresentare questo fatto nelle sedi competenti al fine di evitare che si ripeta l'inconveniente lamentato dall'onorevole Lucchesi.

LUCCHESI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione, dal titolo: « Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 », ha chiaramente le caratteristiche di un provvedimento-ponte — per molti aspetti analogo alla legge 25 gennaio 1978, n. 231, recante il titolo: « Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 » — che, prendendo spunto dalla situazione reale della cantieristica nazionale intende conseguire l'obiettivo della conservazione del patrimonio di strutture aziendali esistente nel paese e del superamento di un contesto socio-economico di oggettiva crisi, oggi caratterizzato da un consistente utilizzo della cassa integrazione guadagni e soprattutto da una scarsa presenza di ordini per nuove costruzioni. Il provvedimento, ponendosi questi obiettivi di conservazione e di tutela, non è contraddittorio rispetto al piano di ristrutturazione

dell'industria cantieristica navale per il quale si prevede un *iter* assai complesso che giungerà presumibilmente alla sua fase finale tra molto tempo. Sullo sfondo del provvedimento rimane, perciò, l'esigenza di mantenere in piedi una struttura adeguata e di risolvere le esigenze della nostra flotta commerciale nel breve-medio periodo; esigenze che vanno dal rimpiazzo del naviglio obsoleto (particolarmente per le navi di cabotaggio) al quale deve collegarsi una adeguata politica di incentivazione della demolizione, alla determinazione definitiva dei tipi di nuove navi prioritarie ai fini dell'economia nazionale, anche in relazione alle sopravvenute esigenze energetiche (navi carboniere, navi ad altissima specializzazione, naviglio da cabotaggio).

L'obiettivo di una stabilizzazione dei nostri cantieri su una capacità produttiva di almeno 300 mila tonnellate di stazza lorda compensata nei cantieri maggiori e di almeno 50 mila tonnellate nei cantieri medi e minori e l'obiettivo altrettanto importante della stabilizzazione della forza lavoro — soprattutto nel meridione e per il meridione — passano allora attraverso la previsione di una continuità nei provvedimenti contributivi, tanto più opportuna in quanto si cominciano a notare, soprattutto a livello di armamento privato, importanti sintomi di risveglio nella domanda di nuove costruzioni. Dai calcoli fatti, risulterebbe, infatti, una potenziale domanda pari a 500 mila tonnellate di stazza lorda. D'altro canto, strumenti analoghi a quello attualmente al nostro esame vengono normalmente adottati dagli altri paesi con gli stessi obiettivi presenti in questo disegno di legge. E la stessa commissione della CEE ha riconosciuto valida l'esigenza che la nostra cantieristica esprima un volume produttivo consono alle dimensioni degli scambi marittimi ai quali è interessato il nostro paese. È d'altronde chiaro che si può resistere alla competitività esasperata di alcuni paesi altamente industrializzati — come il Giappone — o ai « prezzi stracciati » di alcuni paesi emergenti, solo mantenendo quella che è stata sin'ora una caratteristica preminente della

nostra cantieristica, e, cioè, un'alta tecnologia ed una tradizione tecnico-costruttiva di assoluto valore internazionale.

La concessione — prevista all'articolo 1 del disegno di legge in esame — di un contributo sulla costruzione di nuove commesse, per un periodo di ventiquattro mesi, sino al massimo del 30 per cento del prezzo di contratto, si muove nella stessa logica della legge n. 231 con alcune modifiche migliorative: il riferimento è fatto al prezzo di contratto e non più al costo di costruzione, secondo gli indirizzi emersi in sede CEE e le trasformazioni vengono assimilate alle costruzioni navali. Si applicano al meccanismo di cui sopra le disposizioni di cui ai titoli 2 e 3 della legge 27 dicembre 1973, n. 878 («Provvidenze per l'industria cantieristica navale»).

Sulla formulazione di alcune parti dell'articolo 1 il relatore esprime qualche perplessità e si riserva eventualmente di presentare alcuni emendamenti. Ci si riferisce, in particolare, al secondo comma, il quale prevede che, a lavori ultimati, il ministro della marina mercantile accerti la congruità del prezzo contrattuale. Essendo il prezzo la risultante di un incontro tra la volontà del venditore e quella del compratore, determinata dall'andamento del mercato (in questi anni davvero poco stabile) è difficile pensare che se ne possa determinare la congruità dopo un notevole periodo di tempo, cioè quello occorrente per terminare i lavori che, mediamente, si aggira attorno ai due anni. Apparirebbe, pertanto, più adeguata una dizione che lasciasse al ministro, ove questi ritenesse il prezzo eccessivo, al momento della proposta, ampia facoltà di riduzione della misura del contributo. Si riterrebbe comunque opportuno introdurre un meccanismo in base al quale cantiere ed armatore abbiano, sin dall'inizio, certezza sulla misura del contributo.

Analoga perplessità suscita il quinto comma dello stesso articolo 1, che prevede l'emanazione di un decreto del ministro della marina mercantile per la fissazione dei criteri per la determinazione della percentuale del contributo. Nella presente situazione di mercato appare co-

munque difficile stabilire criteri di priorità e si metterebbero non lievi intralci alla ripresa dell'attività produttiva delle nostra cantieristica. Si potrebbe pensare ad una indicazione diretta dei criteri da parte del Parlamento (come chiede nel proprio parere anche la I Commissione affari costituzionali), oppure ad una soppressione del predetto quinto comma ed alla fissazione di un unico criterio: quello della priorità temporale nella presentazione delle domande di ammissione al contributo.

L'articolo 2 prevede l'integrazione del comitato tecnico di cui all'articolo 4 della legge 12 agosto 1977, n. 675 («Provvedimenti per il coordinamento della politica industriale per la ristrutturazione, la riconversione e lo sviluppo del settore»), per ovvi motivi di proposta e di coinvolgimento, con la presenza del direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile.

Sull'articolo 3 (previsione di una spesa complessiva di 110 miliardi nel triennio 1980-1982), vi è un'indicazione della I Commissione affari costituzionali, che sottolinea l'inopportunità di utilizzare per la copertura finanziaria — prevista per l'anno 1980 in 60 miliardi — anche uno stanziamento per la costruzione di alloggi di servizio per le forze dell'ordine. Si sottolinea al riguardo che solo 33 miliardi proverrebbero da quel capitolo e che gli stessi rappresentano solo una quota parte e non l'intero stanziamento previsto per la costruzione di alloggi.

Concludendo, il relatore, pur rendendosi conto delle perplessità connesse al fatto che oggi non si discute, come era nelle aspettative del Parlamento, un disegno di legge organico di ristrutturazione del settore, consapevole tuttavia che una brusca interruzione degli incentivi a medio termine pregiudicherebbe la posizione della nostra cantieristica e vanificherebbe anche i notevoli investimenti di ristrutturazione effettuati con il contributo finanziario dello Stato, raccomanda alla Commissione l'approvazione del provvedimento.

BOCCHI. Signor Presidente, poiché i disegni di legge nn. 929, 930 e 931, iscrit-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

ti all'ordine del giorno, sono collegati tra loro, proporrei di sospendere la discussione del n. 929, di passare all'esame degli altri due provvedimenti per lo svolgimento delle relazioni, rinviando poi la discussione ad un'altra seduta.

FEDERICO. Sono d'accordo su questa proposta, perché i provvedimenti hanno per oggetto la stessa materia. Pertanto, può essere utile conoscere le relazioni sugli altri due disegni di legge, anche per poterne fare una valutazione globale.

FIORI GIOVANNINO. Sono contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Bocchi di rinviare la discussione sul disegno di legge n. 929.

(È approvata).

Il Governo vuole aggiungere qualcosa ?

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Può darsi che il pensiero del Governo abbia poca validità, però sarebbe stato necessario conoscerlo.

PRESIDENTE. Credo che i colleghi non abbiano niente in contrario.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei solo capire esattamente i termini della questione. Per quanto riguarda i modi di discussione, ritengo che dobbiamo cercare di procedere rapidamente, perché i tre provvedimenti fanno seguito alla risoluzione approvata dalla Camera e a quanto è avvenuto a Castellammare.

GRIPPO. Con questi provvedimenti non risolviamo niente.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non risolviamo neppure il problema più grosso, perché il piano della cantieristica è stato presentato il 29 novembre al CIPI. Se si vuole aspettare il piano generale, lo si dica chia-

ramente; vorrà dire che attenderemo. Per questo piano, poi, occorre il concerto dei diversi Ministeri competenti. Ecco perché gradirei conoscere i tempi di discussione e se si ha l'intenzione di definire questi provvedimenti.

BAGHINO. Indubbiamente sarebbe stato necessario chiarire i motivi che ci hanno portato alla votazione testé effettuata.

PRESIDENTE. Non vi è dubbio che esiste l'esigenza di fare presto. Però, nel momento in cui bisogna prendere una decisione, vengono avanzate richieste di rinvio. Tutto questo è piuttosto contraddittorio.

BOCCHI. Mi sembra che la mia proposta non mirasse a fare perdere tempo, ma anzi a guadagnarlo, procedendo nei lavori in modo più organico. Però, di fronte alle dichiarazioni rese dal Governo, rilevo che non è poi tanto vero che i provvedimenti abbiano attinenza con la risoluzione sulla cantieristica, approvata dalla Camera, e con quanto è avvenuto a Castellammare. Nelle precedenti sedute sono state avanzate richieste al Governo in ordine ad una documentazione da allegare ai provvedimenti in discussione, per permettere al Parlamento di prendere le opportune misure con una maggiore conoscenza del problema. Il Governo, mentre da un lato si è giustamente preoccupato di accelerare i tempi, dall'altro, invece, non ci ha detto una parola relativamente a quella documentazione che aveva promesso di presentare.

PRESIDENTE. Onorevole Bocchi...

BOCCHI. Dal momento che il Presidente mi interrompe, desidero richiamare ancora una volta l'attenzione della Commissione sulla necessità di rispettare il regolamento, altrimenti introdurremmo...

PRESIDENTE. Onorevole Bocchi, la interrompo per dimostrarle che sono proprio io quello che intende rispettare il regolamento !

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

BOCCHI. Già in altri momenti ci siamo trovati in situazioni analoghe: dovremmo, quindi, evitare in tutti i modi di creare delle difficoltà ulteriori per il proseguimento dei lavori della Commissione. La nostra preoccupazione principale è quella di esaminare i provvedimenti all'ordine del giorno con la maggiore attenzione possibile: per questo motivo abbiamo chiesto di rinviare la discussione del disegno di legge n. 929 — e lo chiederemo anche per gli altri analoghi e recanti i numeri 930 e 931 — al fine di avere a disposizione un po' più di tempo per acquisire tutti quegli elementi che riteniamo utili alla formazione di una opinione più ragionata.

PRESIDENTE. Dal momento che è stato chiamato in causa il regolamento, desidero innanzitutto dire che per rispettarlo effettivamente è necessario evitare interventi disordinati rispetto all'ordine dei lavori. Inoltre, un richiamo al regolamento non può essere generico: nel nostro caso l'unico modo di procedere è quello di discutere i vari provvedimenti — anche se simili per argomento — uno alla volta.

Ricordo ai colleghi che ci siamo già trovati di fronte ad un caso analogo: quello dell'esame dei provvedimenti riguardanti gli assistenti di volo, per i quali abbiamo proceduto per fasi successive, nonostante l'esigenza di avere una visione d'insieme dei diversi problemi. L'onorevole Bocchi, quindi, se ritiene, potrà chiedere per ciascun provvedimento, dopo la relazione, il rinvio della discussione così come ha fatto per quello in discussione e sul quale la Commissione si è già pronunciata.

PANI. Quindi, la discussione su questo argomento avrebbe già dovuto essere conclusa.

PRESIDENTE. Visto che si contrappongono due esigenze diverse, quella di accelerare i tempi, prospettata dal Governo e condivisa dai colleghi, e quella di acquisire maggiori conoscenze in ordine ai problemi affrontati dai disegni di legge all'ordine del giorno; credo che la cosa più opportuna sia quella di prose-

guire nell'esame dei disegni di legge recanti i numeri 930 e 931 per i quali, di volta in volta, può essere avanzata la richiesta di rinvio della discussione, acquisendo anche l'opinione del Governo al fine di poter eventualmente pervenire — nel caso in cui i colleghi riducano i tempi dei propri interventi e non ci si continui a perdere in questioni procedurali — alla votazione dei provvedimenti medesimi nella giornata di oggi. Se ciò non fosse possibile, si rinverrà l'esame dei singoli disegni di legge ad altra seduta.

BAGHINO. Desidero chiedere al Presidente se è possibile sollecitare il parere vincolante della V Commissione bilancio relativamente al provvedimento n. 929.

PRESIDENTE. La ringrazio onorevole Baghino, di aver richiamato l'attenzione della Commissione sul fatto che siamo in possesso del solo parere della I Commissione affari costituzionali. In ogni caso, quindi, non è possibile proseguire nella discussione del disegno di legge n. 929 ed è necessario rinviarne il seguito ad altra seduta in attesa del parere della V Commissione bilancio.

PANI. Premesso che personalmente ritengo che il regolamento vada sempre rispettato, pur con un minimo di elasticità, desidero chiedere al Presidente come egli si spieghi il fatto che, nonostante sulla richiesta di rinvio della discussione la Commissione si fosse già espressa positivamente, sia stata ripresa una discussione su questioni procedurali.

PRESIDENTE. Per quel che mi riguarda, consideravo come lei, onorevole Pani, la discussione sulle questioni procedurali ormai chiusa: i colleghi hanno ugualmente voluto riprendere la parola.

CUFFARO. La Commissione, relativamente al rinvio della discussione, si è espressa con un voto, quindi il discorso è chiuso; io desidero a questo punto sapere, dopo aver ascoltato la relazione e le dichiarazioni del Governo, se questo

ultimo si riprometta - dal momento che la Camera ha approvato una risoluzione riguardante il piano - di far conoscere alla Commissione la bozza di piano che ha elaborato e di svolgere una relazione sulla legge n. 684 e sulla ristrutturazione dei servizi marittimi; relazione che avrebbe dovuto essere presentata entro il mese di ottobre. Inoltre, il Governo si è impegnato alla presentazione di un piano-stralcio: se tutti questi impegni non vengono assolti dal Governo, il gruppo comunista non ha intenzione di procedere oltre nell'esame dei provvedimenti all'ordine del giorno.

BAGHINO. Ma siamo alla vigilia di Natale!

CUFFARO. Il Governo in questo momento disattende un preciso voto della Camera. La discussione di oggi è una discussione di seconda categoria! Al punto che il Governo nella relazione premessa al disegno di legge n. 929 non si richiama neppure alla risoluzione cui accennavo poc'anzi!

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io ne ho parlato!

CUFFARO. Nella relazione al disegno di legge non se ne fa parola ed il ministro Evangelisti non si è mai presentato in Commissione!

PRESIDENTE. In conseguenza della votazione svoltasi poc'anzi, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione e rinvio del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (930).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole. Lo onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCCHESI, *Relatore*. Nella relazione che ho svolto sul disegno di legge n. 929 ho sottolineato come il parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali sia parzialmente critico, per lo meno su alcuni punti del provvedimento, anche se ritengo, personalmente, che tali critiche possano e debbano essere superate. Resta ferma, comunque, l'urgenza - ribadita in questa sede dal Governo - dei provvedimenti in materia di riparazioni e costruzioni navali oggi all'ordine del giorno (che sono intimamente connessi) e quindi la necessità di una loro sollecita approvazione. Desidero inoltre ricordare, prima di entrare nel merito del disegno di legge n. 930, che io avevo messo in evidenza l'opportunità di stendere una relazione globale sui tre provvedimenti: ma mi è stato risposto che, per motivi procedurali, era più opportuno procedere con tre discussioni distinte.

I tre disegni di legge - lo ripeto nuovamente - discendono da una logica unitaria e si prefiggono anche un fine unitario, cioè la conservazione della struttura cantieristica del nostro paese e la previsione di incentivi al settore delle costruzioni navali, incentivi del resto già disposti da provvedimenti legislativi approvati in passato dal Parlamento.

Il disegno di legge in discussione reca la concessione di un contributo per lavori navali diversi dalla costruzione, e cioè modificazioni e riparazioni di navi mercantili in esercizio, manutenzione del relativo apparato motore ed installazione di apparati motore su navi di nuova costruzione, con scafo realizzato in materiale diverso dal ferro. Debbo dire, prima di illustrare nel dettaglio le modalità di concessione del contributo di cui trattasi, che intendo richiamarmi anche alle stesse considerazioni sulla struttura cantieristica nazionale già svolte in sede di relazione sul disegno di legge n. 929. I benefici di cui al provvedimento possono

essere erogati fino alla concorrenza del 15 per cento del prezzo per i lavori iniziati tra il 1° gennaio 1979 ed il 31 dicembre 1980; analoghe provvidenze possono essere concesse alle imprese di demolizione navale operanti su navi battenti bandiera nazionale o estera. Tali disposizioni si estendono anche alle navi con struttura metallica destinate ad attività industriali o di ricerca.

Il disegno di legge in discussione, per il quale si prevede una spesa complessiva di 25 miliardi nel biennio 1980-1981, si muove nella stessa logica del provvedimento relativo ai contributi per le costruzioni navali e parte dalla stessa esigenza di mantenere in piedi la nostra industria di riparazioni navali, sottoposta ad una concorrenza spietata e bisognosa di un'opera di razionalizzazione e di ristrutturazione. L'unico fatto nuovo rispetto ai precedenti provvedimenti - di cui il presente costituisce, in qualche modo, la continuazione - è rappresentato dalla previsione di un contributo ai cantieri di demolizione delle navi, potendosi in tal modo, da una parte, sorreggere gli stessi rispetto alla concorrenza delle analoghe strutture dell'Estremo Oriente e, dall'altra, incentivare concrete scelte di svecchiamento della nostra flotta.

Concludendo, quindi, per le stesse motivazioni già esposte in sede di relazione sul disegno di legge n. 929 - in merito al quale la I Commissione affari costituzionali ha espresso un parere favorevole, cui mi richiamo - raccomando alla Commissione l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Prima di proseguire nella discussione del disegno di legge, desidero dare lettura di una lettera inviata da numerosi colleghi appartenenti a vari gruppi:

« Caro presidente, come ti è noto la Camera, in data 3 ottobre 1979, ha approvato a larghissima maggioranza una risoluzione che impegna il Governo a predisporre adeguati provvedimenti tesi ad affrontare la grave crisi del settore cantie-

ristico. In alcuni cantieri navali, specialmente del Mezzogiorno, la situazione si presenta particolarmente pesante e drammatica. Ti chiediamo pertanto di esaminare la richiesta di iniziare la procedura per porre all'ordine del giorno della X Commissione trasporti l'audizione degli onorevoli ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile per conoscere e discutere i provvedimenti che il Governo va predisponendo e per avere notizie relative al nuovo piano di settore ».

Sarà mia cura sottoporre la lettera all'Ufficio di Presidenza della Commissione.

Do la parola all'onorevole Bernardi, che ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori.

BERNARDI. Signor Presidente, vorrei riprendere il discorso sull'ordine dei lavori che è stato poc'anzi sospeso. Il gruppo comunista ha annunciato, praticamente, di « boicottare »...

PANI. Questo non lo abbiamo detto!

BERNARDI. Il gruppo comunista ha chiesto che, prima di proseguire nella discussione dei tre disegni di legge all'ordine del giorno, il Governo risponda a determinati quesiti che sono stati posti. Debbo precisare che abbiamo votato quella richiesta perché ritenevamo che essa fosse riferita semplicemente ai tre provvedimenti nel loro complesso, fermo restando che, subito dopo, avremmo iniziato la discussione degli stessi, presentati però dal relatore in un unico contesto. Ci era sfuggito, quindi, il senso della proposta dell'onorevole Bocchi, che poi è emerso dalla discussione successiva. A nostro avviso, pertanto, è necessario sciogliere questo nodo. Il Governo ha fatto il suo dovere, presentando il piano di settore al CIPI entro il 30 novembre, ma se la discussione dei disegni di legge all'ordine del giorno sarà rinviata, si determinerà un vuoto legislativo perché l'iter del piano stesso presso il CIPI sarà prevedibilmente piuttosto lungo.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

CUFFARO. Lei conosce questo piano? A che cosa fa riferimento?

BERNARDI. Il Governo ha presentato il piano di settore al CIPI: il Ministero ha adempiuto ad un suo dovere!

PRESIDENTE. A questo punto, invito i colleghi a porre al rappresentante del Governo i loro quesiti: se i chiarimenti che l'onorevole Pisicchio fornirà saranno soddisfacenti, proseguiremo nella discussione del disegno di legge n. 930, altrimenti la rinvieremo ad altra seduta.

PANI. Desidero precisare che il gruppo comunista non ha utilizzato gli strumenti regolamentari, come la pregiudiziale o la sospensiva, che avrebbero comportato un ritardo dei lavori, consentendo così l'inizio della discussione.

LUCCHESI, *Relatore*. Desidero far presente che abbiamo all'ordine del giorno un provvedimento principale e due provvedimenti di rilevanza minore, intimamente connessi al primo. Ci troveremo così nella stranissima situazione di ascoltare le dichiarazioni del Governo su un provvedimento secondario e non su quello principale.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei semplicemente chiarire un aspetto. Il Governo è pronto a dare tutti i chiarimenti richiesti, però non ritengo che si possa fare una discussione generale sul piano di settore. Se la Commissione, indipendentemente dai tre provvedimenti, intende fare questa discussione, dovrà formalizzare questa richiesta in un altro momento. Allora saremo in grado di dibattere tutto il piano che non è ancora ufficiale, perché, come ben sapete, il CIPI lo può modificare (non posso quindi sapere che tipo di piano verrà elaborato), dopodiché il Ministero lo può presentare al Parlamento.

Comunque, posso darvi alcune informazioni su questo piano di settore, che

è stato presentato al CIPI il 29 novembre, rispettando così l'obbligo derivante dalla legge n. 231. Il nuovo piano, rispetto a quello precedente, prevede un impegno del tutto particolare per i cantieri del Mezzogiorno ed una implicita rinuncia alla chiusura di cantieri e alla riduzione dei posti di lavoro. Si prevede che il *turn-over* delle maestranze abbia regolare corso nel Mezzogiorno e sia oggetto di consultazione per il centro-nord. Dopo l'approvazione del piano, si dovrà predisporre un provvedimento organico di sostegno per il quale occorre un fabbisogno di 240 miliardi di lire l'anno. Rilevo che la discussione del piano non è ancora matura, mentre sui tre disegni di legge che costituiscono lo stralcio del piano di settore, sono in grado di fare conoscere il pensiero del Governo.

Infine, desidero far presente che questa mattina sarò impegnato anche presso la V Commissione bilancio per l'esame di alcuni provvedimenti sui porti, e si dovrà cercare di tener presente anche questo aspetto. Chiederei, quindi, al Presidente ed alla Commissione di pronunciarsi sui punti che ho sollevato.

BOCCHI. Riproponiamo la questione che abbiamo posto per il precedente disegno di legge n. 929; direi anzi che le dichiarazioni del Governo ci hanno ancora più persuasi di questa esigenza. È vero che il piano di settore deve essere presentato al CIPI e sembra che lo sia stato, però, per inciso, rilevo che molto spesso il Governo dice delle cose non vere.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vi sono gli atti parlamentari da cui risulta che è stato presentato al CIPI.

BOCCHI. Dagli atti risulta anche una risposta di un sottosegretario, il quale disse, in questa sede, che il giorno prima era stato presentato il disegno di legge delega per il codice della strada; è passato un mese e mezzo e tale progetto non è stato ancora presentato. Considerando

che vi è un continuo richiamo a provvedimenti-stralcio del piano di settore, che sarebbe stato presentato al CIPI, chiediamo ufficialmente al Governo di fare conoscere al Parlamento, nei termini usuali, tale piano per vedere come questi provvedimenti-stralcio si collochino nel piano stesso.

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, potremmo anche ascoltare la relazione sul disegno di legge n. 931 per non intralciare i lavori, considerando anche lo impegno che il sottosegretario ha presso la V Commissione bilancio. Dovremmo poi rinviare la discussione alla prossima settimana, anche perché sappiamo che oggi il ministro è impegnato, ma, con tutto il rispetto per il sottosegretario che rappresenta degnamente il Governo, sarebbe opportuno che la settimana prossima il ministro partecipasse alla seduta in cui discuteremo i tre disegni di legge: avremo così l'occasione per incontrarci con il nuovo ministro della marina mercantile. Ritengo che questo sia un modo corretto di lavorare.

FARAGUTI. Ci troviamo di fronte ad un problema che dobbiamo ricollegare alla risoluzione unitaria approvata dalla Camera nello scorso mese di ottobre. Ora, quando votammo questa risoluzione, eravamo ben consapevoli che il problema, a fronte del quale avremmo dovuto misurarci nei tempi brevi e medi, era quello di riuscire a saldare gli interventi nei settori che sono articolati nei tre provvedimenti al nostro esame e, nello stesso tempo, fare in modo che questi interventi si collocassero all'interno di un quadro programmatico, affrontando e, per quanto possibile, risolvendo i problemi di un importante e vitale settore dell'industria italiana, quale la cantieristica. Forse la nostra discussione è stata influenzata da qualche meteoropatia, da qualche corrente galvanica: non voglio essere polemico se non con me stesso, perché potevo intervenire prima e non l'ho fatto. Quindi, mi scuso per questa battuta forse poco felice. Ma, considerando che abbiamo votato una risoluzione unitaria, dobbiamo

trovare insieme il modo come saldare un confronto di primo impatto con alcune indicazioni generali, ma impegnative, del Governo su come intenda affrontare, con riferimento alla risoluzione, il problema della cantieristica e porre mano allo esame e all'approvazione di provvedimenti, pena la creazione di un « buco » di interventi che non consentirà neppure di affrontare nel tempo medio i grandi e difficili problemi della cantieristica: non dico questi provvedimenti così come sono oggi, ma come la Commissione, la Camera vorranno modificarli. Punto fermo rimane il fatto che su questi argomenti dovremo comunque misurarci, dal momento che esistono delle situazioni sicuramente molto delicate che, se non vengono risolte in tempi brevi, rischiano di aggravarsi ulteriormente con sempre minori possibilità di recupero e di inserimento per i lavoratori. Situazioni, per altro, aggravate dalla durezza e dalla forza della concorrenza internazionale nel bacino del Mediterraneo.

È vero che abbiamo firmato tutti insieme una mozione, ed abbiamo sottoscritto una lettera che sollecitava l'avvio di certi processi, ma non possiamo neppure dimenticare che la procedura di presentazione dei piani di settore segue una sua liturgia e determinate regole; credo, comunque, che sia possibile trovare un punto politico di incontro tra le esigenze prospettate dai colleghi comunisti — che nessuno vuole disattendere e tanto meno, credo, il Governo — ed i tempi tecnici di presentazione dei piani.

I ministri competenti hanno preso delle iniziative a seguito dell'approvazione della risoluzione richiamata dal collega Cuffaro: credo che la Commissione sia, quindi, in grado di giungere ad un accordo che non presupponga cose diverse da quelle per le quali ci siamo impegnati e che ci consenta di affrontare i momenti sicuramente difficili di *vacatio legis*.

PRESIDENTE. Desidero fare una precisazione: dal momento che è stata richiamata dal collega Faraguti una certa lettera, devo precisare che, a sensi di re-

golamento, essa non può costituire oggetto di discussione in questa sede, ma essere solo oggetto di esame da parte dell'Ufficio di Presidenza. Al fine di accelerare i tempi di discussione del disegno di legge al nostro esame, desidero chiedere, ancora una volta, ai colleghi se essi si ritengono o meno soddisfatti delle dichiarazioni del Governo. Il sottosegretario Picchio, infatti, è qui per fornire alla Commissione tutte le spiegazioni richieste: le sue risposte ci consentiranno di valutare se le ragioni di fondo a monte dei provvedimenti in discussione siano sufficienti a soddisfare le esigenze di conoscenza prospettate dai colleghi, relativamente ai provvedimenti medesimi. Credo che questo modo di procedere sia il più fruttifero: un conto, infatti, sono le mozioni e le audizioni, ed altro conto è la produzione legislativa che è quella che veramente interessa il paese.

VIGNOLA. Rispondo subito alla richiesta del Presidente dicendo che le dichiarazioni sin qui rese dal Governo sono del tutto insoddisfacenti, in riferimento soprattutto alla risoluzione approvata dalla Camera il 3 ottobre scorso. Tale risoluzione, infatti, impegna il Governo alla elaborazione di un piano di settore entro il 30 novembre e di un piano stralcio entro il 15 dello stesso mese; certo non lo impegna alla presentazione di disegni di legge. Se i provvedimenti che ci sono stati sottoposti corrispondessero ad un piano stralcio, avremmo bisogno che il Governo ci fornisse una adeguata documentazione che ci consentisse di valutarli in modo più puntuale. Ma davvero essi rappresentano un piano stralcio? Allo stato attuale delle cose, questo non è dato sapere. In che misura, poi, questi provvedimenti hanno una coerenza tale da poter essere definiti: « piano stralcio »?

La risoluzione poc'anzi richiamata, inoltre, impegnava il Governo a dare soluzione ai problemi di cassa integrazione di alcuni cantieri; i dati in nostro possesso sono tali da smentire l'efficacia presunta dei provvedimenti presentati dal Governo rispetto alla soluzione di questo problema.

In ogni caso essi dovrebbero essere coerenti alla linea che si intende adottare per l'elaborazione del piano di settore: infatti, nel caso in cui essi fossero meramente finanziari senza rispondere ad un disegno di ricognizione della domanda sia privata, sia pubblica, inevitabilmente non avrebbero alcuna reale efficacia.

Dalle notizie che abbiamo risulta che il ministro della marina mercantile ha elaborato una bozza di documento che deve servire come traccia di lavoro preliminare. Il 21 novembre si è tenuta una riunione per discutere di tale bozza e nel corso di essa si è deciso di costituire una commissione che avrebbe dovuto riunirsi il 4 dicembre. Ci troviamo, quindi, in una fase assolutamente preliminare per quel che riguarda l'elaborazione del piano di settore ed è perciò, del tutto incoerente con una tale fase la presentazione di disegni di legge al posto della elaborazione di un piano stralcio, previsto — e lo ripeto — dalla risoluzione votata dalla Camera. Per tutti questi motivi abbiamo formulato la richiesta di una audizione del ministro della marina mercantile e di quella delle partecipazioni statali: da una tale audizione crediamo possa scaturire quella congiunzione necessaria tra la risoluzione richiamata e l'azione del Governo, dalla quale può derivare quella efficace produzione legislativa tanto caldamente invocata dal Presidente.

LUCCHESI, *Relatore*. Alla luce delle dichiarazioni rese dai colleghi e in analogia alla decisione adottata precedentemente, ritengo che sia utile rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

PRESIDENTE. A sensi dell'articolo 41 del regolamento, sulla richiesta di rinvio della discussione possono intervenire un oratore contro ed uno a favore.

BAGHINO. Non posso che essere contrario alla richiesta formulata dal relatore. Il fatto, poi, di avere l'occasione di parlare mi consente di spiegare le motivazioni del voto contrario che ho espresso.

so, per il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, poc'anzi nei confronti di analoga richiesta relativamente al disegno di legge n. 929. Il nostro voto è senz'altro diverso: in primo luogo perché esso non risparmia le colpe del Governo che viene a dirci che ha presentato il piano al CIPI; ma noi siamo al Parlamento e non al CIPI! In secondo luogo, da ventiquattro mesi esiste un vuoto legislativo non imputabile, evidentemente, a me, nella mia qualità di parlamentare. La nostra proposta di rinvio, quindi, era ed è motivata semplicemente dalla necessità di chiarire la situazione e di trovare, eventualmente, una soluzione che consenta di finanziare i provvedimenti tramite prelievi operati laddove gli stanziamenti risultino eccedenti rispetto ai fabbisogni e non, ad esempio, a carico di fondi destinati alle forze dell'ordine. Come cittadino, desidero che si proceda sollecitamente ma con coscienza, senza fretta; e desidero che si vada avanti speditamente perché mi rendo conto che, in definitiva, la risoluzione approvata dalla Camera il 3 ottobre scorso era diretta a mettere in movimento un settore che si è fermato anche per colpa del Governo, non solo, quindi, a causa della recessione nel campo delle costruzioni e demolizioni navali. Questa è la realtà e, pertanto, chiedo che mi sia data la possibilità di riflettere: non credo che il piano di ristrutturazione possa far luce su questi tre provvedimenti. Evidentemente, essi rappresentano una saldatura dovuta ad incuria governativa precedente, successiva, continua: incuria alla quale, tuttavia, sono disposto a porre riparo. Il Governo fa male a non tener fede agli impegni che prende in Assemblea e nei confronti della manodopera: infatti, di recente, le maestranze di diversi cantieri sono state rassicurate circa la tempestività degli interventi e delle risoluzioni relativi al settore e sono state date determinate garanzie la cui entrata in vigore non può essere differita. Concludendo, onorevoli colleghi, ecco qual è la differenza tra le nostre posizioni: noi vogliamo andare avanti, sì, ma con chiarezza.

CUFFARO. Sono favorevole alla proposta formulata dal relatore, onorevole Lucchesi, non perché da parte mia o del gruppo comunista si voglia ritardare l'approvazione dei provvedimenti all'ordine del giorno, quanto piuttosto per l'esigenza — sottolineata anche dagli onorevoli Faraguti e Lucchesi — di rispettare il voto espresso dalla Camera il 3 ottobre scorso. In quell'occasione fu ammessa la possibilità di pervenire all'approvazione di provvedimenti-ponte (più che di provvedimenti-stralcio); ma nel contempo fu anche messa in evidenza, da parte di tutti, la necessità che quei provvedimenti fossero preceduti da una serie di atti governativi tali da costituire la base degli stessi. L'onorevole sottosegretario, poc'anzi, parlando del piano di settore presentato dal Governo al CIPI ha detto che non è possibile discuterne in questa sede. In effetti, noi non vogliamo discutere il piano, ma vogliamo che il Governo rispetti gli impegni assunti attraverso l'accoglimento da parte del ministro delle partecipazioni statali, Lombardini, del documento votato il 3 ottobre scorso. Vorrei brevemente ricordarne il contenuto, perché credo che sia stato completamente dimenticato. Quella risoluzione impegna il Governo, tra l'altro, a verificare lo stato della flotta nazionale (preciso comunque che non ho alcuna intenzione di polemizzare con l'onorevole Pisicchio, che non credo sia personalmente responsabile: ritengo infatti che responsabilità, al riguardo, vadano imputate al Ministero ed al Governo) e lo stato di attuazione della legge n. 684 sulla ristrutturazione dei servizi marittimi; a presentare, entro il 31 ottobre (scadenza, se non sbaglio, superata) una dettagliata relazione al Parlamento; a riformulare, entro il 30 novembre, il piano del settore cantieristico, procedendo agli adempimenti previsti dalla legge n. 675 sulla riconversione industriale.

L'onorevole Pisicchio ci ha informati, nella seduta odierna, che il Governo ha proceduto a riformulare la bozza del piano; ora, noi riteniamo che sia necessario venire a conoscenza di questo documento

non per discuterne, ma perché a nostro avviso è assurdo che le organizzazioni sindacali siano già al corrente di una proposta del Governo, mentre la Commissione trasporti della Camera prende in esame provvedimenti implicanti un onere finanziario di 150 miliardi senza averne contezza! È vero, per altro, che noi abbiamo ottenuto ugualmente il documento, ma — ci sembra — non attraverso le vie del Signore, bensì tramite canali indiretti, in quanto abbiamo contatti con le organizzazioni sindacali: a nostro parere è assurdo ed offensivo, per il Parlamento, discutere questa tematica solo perché qualcuno ci ha passato, dall'esterno, dei documenti mentre noi siamo impegnati nel dibattito su provvedimenti collegati — lo ammetterà, onorevole Faraguti — ai problemi della programmazione nel settore navalmeccanico. Inoltre, onorevole Bernardi, va registrata l'assoluta inosservanza, da parte del Governo dell'impegno, contenuto nella risoluzione citata, di presentare una relazione dettagliata al Parlamento entro il 31 ottobre. Senza dubbio, l'onorevole sottosegretario può anche affermare che, in ordine ai disegni di legge in esame, noi non dobbiamo discutere tutto il piano di settore; però, entro quella data, il Governo si era impegnato a presentare un piano di stralcio: se non vogliamo disattendere un voto della Camera — e il gruppo comunista certamente non è favorevole a questo tipo di politica — dobbiamo ottenere quel documento: senonché, il Governo ha l'abitudine — per cavarsela in Assemblea rispetto a determinate questioni — di accettare un voto e di dimenticarsene subito dopo.

Inoltre, onorevole sottosegretario, vi è un ulteriore problema legato a questi provvedimenti, espresso nella risoluzione del 3 ottobre e ripreso anche dal relatore: si parla cioè di garantire le riparazioni navali, del cosiddetto piano *Scrap and build* (demolizione e ricostruzione), concernente la CEE. Il documento del 3 ottobre 1979 impegnava il Governo, tra l'altro, « ad intraprendere iniziative tempestive presso la Comunità economica europea per la considerazione dei problemi della politi-

ca marinara comunitaria e soprattutto per garantire, nell'ambito della Comunità stessa diversamente che nel passato, un accresciuto ruolo della flotta e della cantieristica italiane ». Ora, noi vorremmo sapere quando voteremo, dopo tanto tempo, un provvedimento legato ai problemi che, in ordine alle riparazioni navali, sono sorti in sede comunitaria, tenendo conto che recentemente la CEE ha elaborato non una direttiva, ma una relazione su tale questione, relazione che vede i problemi del settore in chiave pessimistica, forse allo scopo di favorire la concessione di incentivi e contributi al settore e far fronte alla concorrenza.

Tutti questi aspetti non possono essere trascurati e vanno anteposti alla discussione sui disegni di legge all'ordine del giorno. Se il Governo si facesse carico di inviarci i documenti che si era impegnato a presentare alla Camera entro scadenze già superate, noi non avremmo nulla in contrario ad iniziare la discussione dei provvedimenti, portandola avanti per tutto il tempo che sarà necessario. Riteniamo che, fino a questo momento, il Governo non si sia dimostrato pronto e non abbia assolto i suoi impegni: per tale motivo, e per le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario, siamo costretti a chiedere il rinvio dell'esame del disegno di legge n. 930 e ad accettare la proposta dell'onorevole Lucchesi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta formulata dal relatore, onorevole Lucchesi, di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

(È approvata).

Discussione e rinvio del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 25 maggio 1978, n. 234, riguardante il credito navale agevolato (931).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 25 mag-

gio 1978, n. 234, riguardante il credito navale agevolato».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCCHESI, *Relatore*. Questo provvedimento di legge è analogo a quelli concernenti le costruzioni e le riparazioni navali. Con esso si intende colmare il vuoto che separa i precedenti provvedimenti dall'auspicata prossima approvazione del piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica. Con il presente disegno di legge si autorizzano limiti d'impegno di 30 miliardi per il biennio 1980-1981, necessari — essendo già quasi del tutto esauriti gli stanziamenti previsti dalle precedenti leggi — per le richieste ancora giacenti (relative ad un investimento di circa 800 miliardi) e per le presumibili nuove richieste. Un carattere innovativo rispetto ai precedenti provvedimenti è dato dall'articolo 2 che prevede un meccanismo più snello rispetto alla normativa precedente, nonché più adeguato alle condizioni di mercato, onde accertare ed accettare il prezzo delle nuove costruzioni. A mio avviso, si può avere qualche perplessità sull'articolo 3, con il quale si abroga l'articolo 5 della legge 25 maggio 1978, n. 234. Quest'ultimo articolo, infatti, specificava i criteri di priorità di cui all'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, che tuttavia rimarrebbe in vigore con una dizione quanto meno discutibile. Anche in questo caso, riterrei opportuno che si abbiano elementi di certezza in modo da rendere edotti gli armatori sul tipo di priorità esistenti o, meglio ancora, abrogare anche l'articolo 4 della suddetta legge n. 26 e stabilire che l'unica priorità è rappresentata dalla data di presentazione della domanda. Se un rischio deve essere evitato nel momento attuale (e ciò lo sottolineo con viva preoccupazione in quanto l'attività cantieristica sembra essere in ripresa e si notano sintomi positivi da parte degli armatori) è quello di adottare provvedimenti disincentivanti una domanda sul mercato che oggi appare, ripeto, in rialzo.

Ricordo che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevo-

le su questo disegno di legge pertanto ed anche per tale ragione raccomando ai commissari una sua sollecita approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FEDERICO. Propongo che la discussione sia rinviata alla prossima settimana. Tale richiesta, da noi democristiani, è motivata dal fatto che occorre avere una certa conoscenza di quei provvedimenti in corso di elaborazione da parte del Ministero della marina mercantile. A tale riguardo, ritengo che sarebbe utile ricorrere allo strumento regolamentare dell'audizione.

Certamente, noi accettiamo il principio in base al quale questi provvedimenti possono essere definiti « ponte », ma essi rivestono una loro natura di urgenza, e quindi dovranno essere approvati il più presto possibile. Infatti, allorché si discusse la mozione nell'ottobre scorso e tali provvedimenti erano ancora in fase di elaborazione, noi sollecitammo il Governo affinché li presentasse alla Camera e le stesse organizzazioni sindacali erano al corrente che tali provvedimenti sarebbero stati presentati al CIPI entro il 4 di ottobre.

PRESIDENTE. Su questa richiesta di rinvio della discussione possono parlare, a termini di regolamento, un deputato contro ed uno a favore.

CUFFARO. Sono favorevole alla richiesta di rinvio proposta dall'onorevole Federico. Il relatore, onorevole Lucchesi, ci ha detto che siamo di fronte ad un certo risveglio della domanda di costruzioni navali; il Governo ha quantificato questa domanda intorno alle 500 mila tonnellate di stazza lorda. Ma questo non è sufficiente, il Governo dovrà dirci qualcosa di più su queste richieste di costruzione onde poter stabilire quale carico di lavoro ciò comporterà per gli stabilimenti, perché una delle preoccupazioni diffuse, che sono anche state al centro della conferenza delle regioni sulla navalmeccanica tenuta ieri a

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1979

Trieste, è costituita dallo scarto che esiste tra il nostro intervento e la possibilità di dare una continuità di lavoro a certi stabilimenti che hanno numerosa manodopera in cassa integrazione.

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare contro, pongo in votazione la proposta dell'onorevole Federico di rinvio della discussione.

(È approvata).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta e del disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori Mola ed altri: « Contributo ordinario dello Stato a favore del Consorzio autonomo del porto di Napoli » (*Approvata dal Senato*) (814).

Presenti e votanti . . .	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli . . .	32
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione della proposta di legge n. 814, risulta assorbita la proposta di legge Parlato ed altri (344).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Amodeo, Baghino, Baldassari, Barnardi Guido, Bocchi, Briccola, Calami-

nici, Casalino, Cominato Lucia, Contu, Cuffaro, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Gradi, Grippo, Lamorte, La Rocca, Manfredini, Marzotto Caotorta, Monteleone, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Parlato, Pernice, Pezzati, Picano, Tamburini, Tombesi, Vignola.

Disegno di legge: « Adeguamento della misura del contributo ordinario a carico dello Stato in favore dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (*Approvato dal Senato*) (817).

Presenti e votanti . . .	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli . . .	32
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Amodeo, Baghino, Baldassari, Barnardi Guido, Bocchi, Briccola, Calamini, Casalino, Cominato Lucia, Conte Carmelo, Contu, Cuffaro, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Gradi, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Manfredini, Marzotto Caotorta, Monteleone, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pernice, Pezzati, Picano, Tamburini, Tombesi, Vignola.

La seduta termina alle 11,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO