

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

91.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 LUGLIO 1982

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIO PANI

INDI

DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		FORTUNA e CALDORO: Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e altro (17);	
Sistemazione del personale del Ministero dei trasporti assunto con contratto a termine, ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, in data posteriore al 30 aprile 1979 (<i>Approvato dal Senato</i>) (3506)	1106	MANFREDINI ed altri: Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1537);	
PRESIDENTE	1106, 1107	BERNARDI GUIDO ed altri: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1632);	
ABBATE FABRIZIO, <i>Relatore</i>	1106		
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1107		
BOCCHI FAUSTO	1107		
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):			
Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione degli uffici di controllo a valichi di frontiera (2197);			

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1982

	PAG.
BORRUSO e SCALIA: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi (2487)	1107
PRESIDENTE	1108, 1109, 1110, 1111
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1109, 1110
BOCCHI FAUSTO	1108
DEGAN COSTANTE, <i>Relatore</i>	1108, 1109, 1111
FIORI GIOVANNINO	1109
MANFREDINI VILLER	1110
Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):	
Disposizioni per la difesa del mare (<i>Approvato dal Senato</i>) (2313);	
LUCCHESI ed altri: Norme per la tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento (911)	1111
PRESIDENTE	1111, 1120, 1123
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1115, 1120, 1123
BOCCHI FAUSTO	1118, 1120
FEDERICO CAMILLO	1117
LUCCHESI GIUSEPPE, <i>Relatore</i>	1111, 1119, 1120
MANNINO CALOGERO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1115, 1119, 1120, 1123
PANI MARIO	1123
TAMBURINI ROLANDO	1114

La seduta comincia alle 10,5.

VILLER MANFREDINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Discussione del disegno di legge: Sistemazione del personale del Ministero dei trasporti assunto con contratto a termine, ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, in data posteriore al 30 aprile 1979 (Approvato dal Senato) (3506).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione del personale del Ministero dei trasporti assunto con contratto a termine, ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, in data posteriore al 30 aprile 1979 », già approvato dal Senato nella seduta del 17 giugno 1982.

Comunico che non è ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali e che pertanto nella seduta odierna non potremo giungere al voto definitivo di questo provvedimento.

Il relatore, onorevole Abbate, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FABRIZIO ABBATE, *Relatore*. L'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, autorizzò l'assunzione, presso il Ministero dei trasporti - direzione generale dell'aviazione civile - di 350 unità di personale straordinario, con contratto a termine per tre anni, in attesa di procedere al necessario ampliamento della pianta organica della predetta amministrazione.

La legge 11 luglio 1980, n. 312 (nuovo assetto retributivo funzionale del personale civile e militare dello Stato) ha altresì previsto, all'articolo 31, il collocamento in ruolo, tra l'altro, del personale di cui alla citata legge n. 825 del 1973 dopo tre anni e purché in servizio alla data del 30 aprile 1979.

Alcuni dipendenti appartenenti a tale contingente di personale si trovano nella condizione di vedere risolto il proprio rapporto di lavoro triennale, a cominciare dal giugno 1982, poiché hanno iniziato a prestare servizio successivamente al 30 aprile 1979, termine, come già detto, previsto dall'articolo 31 della legge 11 luglio 1980, n. 312, per la sistemazione del personale precario di varie amministrazioni.

Gli interessati, sette unità complessivamente, di cui una mi risulta dimissionaria, fanno parte di un più ampio contingente subentrato al personale rinunciatario o dimissionario.

Gran parte dei componenti di tale contingente assunsero servizio anteriormente al 30 aprile 1979; altri invece - le sette unità appunto di cui si è fatto cenno - iniziarono le proprie prestazioni dopo tale data e quindi non potranno beneficiare del collocamento in ruolo previsto dalla legge n. 312 del 1980.

Appare pertanto discriminante la circostanza che nell'ambito dello stesso contingente di personale ad alcune unità venga preclusa la possibilità di mantenere il

proprio posto di lavoro, peraltro in una situazione di generale crisi occupazionale che non può garantire loro una nuova immediata collocazione nel mondo del lavoro.

È da rilevare, inoltre, che si tratta di elementi che si sono ben inseriti nel ciclo produttivo dell'amministrazione.

Nella situazione concreta, si ritiene rispondente sia alle esigenze dell'amministrazione, sia all'attesa del personale, prevedere la loro sistemazione in ruolo e ciò in considerazione del lodevole servizio svolto, dell'acquisita esperienza, nonché della necessità per la direzione generale dell'aviazione civile di disporre della loro collaborazione.

Questo disegno di legge tende all'estensione dei benefici dell'articolo 31 della legge n. 312 del 1980 anche a tale personale, che ha assunto servizio in data posteriore al 30 aprile 1979, analogamente a quanto già previsto per il personale della Presidenza del Consiglio dei ministri utilizzato dall'ufficio del ministro per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica.

Il disegno di legge proposto non comporta eccessivi oneri, in quanto valutabili in lire 20 milioni per l'anno finanziario 1982 ed in lire 65 milioni in ragione d'anno.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, ricordando che non è ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali.

FAUSTO BOCCHI. Non desidero entrare nel merito della discussione, ma vorrei chiedere che sia sospeso l'esame del provvedimento in attesa di acquisire il parere della I Commissione affari costituzionali che ritengo sarà molto illuminante e significativo. Ancora una volta, purtroppo, siamo di fronte ad un provvedimento che suscita molti dubbi e perplessità.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non mi oppongo alla richiesta di rinvio avanzata dal collega Bocchi in attesa di un parere circostanziato ed « illuminante » della

Commissione affari costituzionali, anche perché comunque oggi la Commissione non avrebbe potuto passare all'esame dell'articolo unico di cui si compone il provvedimento.

Colgo l'occasione per osservare che, dovendosi sanare una discriminazione che riguarda, se non sbaglio, sei persone, il Parlamento avrebbe dovuto approvare questo disegno di legge in cinque minuti. Mi auguro che da questa mia riflessione scaturisca un'iniziativa che eviti, in futuro, provvedimenti del genere. Se avessimo messo da parte i denari spesi per gli stampati e per quant'altro connesso alla approvazione di questo disegno di legge, certamente avremmo potuto procedere alla sistemazione di questo personale senza ricorrere ad un capitolo del bilancio..!

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta, in attesa del parere della I Commissione affari costituzionali.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di uffici di controllo ai valichi di frontiera (2197) e delle proposte di legge Fortuna e Caldoro: Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e altro (17); Manfredini ed altri: Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada (1537); Bernardi Guido ed altri: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Al-

bo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1632); Borruso e Scalia: Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi (2487).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Accesso alla professione e istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione degli uffici di controllo ai valichi di frontiera », e delle proposte di legge Fortuna e Caldoro: « Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e altro »; Manfredini ed altri: « Modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada »; Bernardi Guido ed altri: « Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada »; Borruso e Scalia: « Modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi ».

Desidero preliminarmente far presente che il Governo ha chiesto di poter rinviare di una settimana la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno, al fine di valutare e approfondire gli emendamenti presentati al testo unificato dal Comitato ristretto, nonché i pareri acquisiti. Sottopongo pertanto tale richiesta alla Commissione.

COSTANTE DEGAN, *Relatore*. Nel rilevare che, di fronte ad una richiesta di rinvio avanzata dal Governo, una Commissione normalmente aderisce, vorrei ribadire di essere in grado fin d'ora di affrontare la fase finale dell'iter del provvedimento avendo già preso visione degli emendamenti presentati e potendo su di essi esprimere il mio parere.

In ogni caso, ritengo opportuno che si utilizzi questo lasso di tempo per procedere ad un'ulteriore consultazione informale con le associazioni di categoria interessate, tenendo presente che le loro osservazioni, pur essendo state sempre tenute nel debito conto da noi, non potranno essere integralmente accolte.

FAUSTO BOCCHI. A nome del gruppo comunista, vorrei esprimere la mia viva protesta alla richiesta di rinvio avanzata dal Governo, tanto più che questo ha avuto tutto il tempo necessario per valutare gli emendamenti che sono stati presentati. Com'è noto, si tratta di un provvedimento molto atteso: abbiamo avuto modo di constatarlo anche ieri nell'audizione informale alla quale hanno partecipato i rappresentanti della FLM e nella quale ci siamo occupati non solo del servizio di autotrasporto, ma anche della produzione di autoveicoli industriali.

È veramente inconcepibile la richiesta del Governo, tanto più che, almeno per quel che riguarda gli emendamenti presentati dal gruppo comunista, il Ministero dei trasporti ha avuto da tempo l'occasione di esaminarli. Vorrei anche far osservare che, se avessimo avuto la possibilità di proseguire la nostra discussione questa mattina e di esaminare gli emendamenti, probabilmente molte preoccupazioni delle associazioni degli autotrasportatori sarebbero state superate.

Formalmente, comunque, non ci opponiamo alla richiesta avanzata dal rappresentante dell'esecutivo; rileviamo solo che il Governo non governa ed anche in questa occasione lo ha dimostrato: sarà bene che la pubblica opinione venga informata di quanto si verifica nella nostra Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Bocchi si è riferito ad un incontro informale che l'ufficio di presidenza ha avuto con i rappresentanti della FLM e nel corso del quale si sono trattati i temi della crisi e del settore dei veicoli industriali e commerciali, dell'Iveco in particolare.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei innanzitutto osservare che, effettivamente, non bisognerebbe mai garantire ciò che ancora non è sicuro: nell'incontro con i lavoratori della FIAT Iveco, infatti, avevo assicurato che nella giornata odierna avremmo approvato il provvedimento riguardante l'autotrasporto ed invece così non sarà. Vorrà dire che farò tesoro di questa esperienza e in futuro non garantirò mai più ciò che ancora non è. Di conseguenza, è evidente, però, che quando si rischia di fare una brutta figura come quella che ho fatto io il risentimento aumenta, la protesta diventa più profonda e vibrata.

Il Governo « chiede » un rinvio di otto giorni: il vocabolo è, però, a mio avviso, improprio, perché meglio sarebbe dire che il Governo « impone » un rinvio di otto giorni, in quanto, come tutti sappiamo, se la Commissione non dovesse aderire a tale richiesta, l'esecutivo potrebbe utilizzare lo strumento della rimessione in Assemblea del provvedimento, con tutte le conseguenze che è facile immaginare. A questo punto, rinviando la discussione del provvedimento perché il Governo mediti? O si desidera, invece, ascoltare le organizzazioni interessate? Se è così, credo, allora, che queste abbiano il testo definitivo del provvedimento, testo sul quale hanno fatto delle osservazioni. Desidererei conoscere anch'io quel testo, signor Presidente, e capire perché non si sentono in esso rappresentate o interpretate in tutte le loro istanze. Ma nell'eventualità che quel testo non sia ancora stato elaborato, mi chiedo a cosa serva un'audizione, dal momento che verrebbe a mancare proprio il punto di partenza sul quale svolgere l'audizione medesima. Se la discussione non partirà dal testo base, rischieremo di essere an-

cora generici e di non riuscire a trovare risposte adeguate.

Concludendo, non ho nulla in contrario ad un'eventuale audizione delle organizzazioni interessate, purché questa avvenga su di un testo conosciuto dalla Commissione, di modo che le osservazioni siano pertinenti e puntuali le risposte.

GIOVANNINO FIORI. Desideravo sottolineare, signor Presidente, una semplice questione di metodo che mi sembra riproporsi ogni qualvolta torniamo ad esaminare il testo unificato di un gruppo di lavoro. Ho visto, infatti, che per alcuni provvedimenti di rilievo si arriva al testo unificato riproponendo assieme a questo anche emendamenti di notevole importanza, come, appunto, nel caso in ispecie. Anche qui, infatti, siamo di fronte ad un testo che rappresenta la sintesi delle posizioni espresse da tutti i gruppi, ma nel momento in cui si è giunti ad esaminarlo, il gruppo comunista ha preannunciato emendamenti su aspetti sostanziali del provvedimento medesimo. Non vedo quindi perché a questo punto ci si debba meravigliare se il Governo o gli organi tecnici del ministero chiedono qualche giorno di tempo per poter rivedere tutto ciò che può essere oggetto di un riesame a seguito di quegli emendamenti e di altri che dovessero essere preannunciati. È logico, infatti, che se si dovesse « aprire la porta » ad emendamenti che modifichino il testo base, anche gli altri gruppi, oltre a quello comunista, arriverebbero a proporre modifiche. E nel momento in cui si propone di modificare il testo base, ritengo utile una nuova audizione delle organizzazioni di categoria, poiché cambierebbero certe premesse a cui esse hanno contribuito. Un'ulteriore audizione, quindi, garantirebbe il diritto di riesame a quei cittadini che dovranno sopportare l'incidenza positiva o negativa del provvedimento.

COSTANTE DEGAN, *Relatore*. A proposito della richiesta di consultazione delle organizzazioni interessate, va tenuto presente che, essendo in sede legislativa, questa non è ammissibile. A questo punto,

propongo una riunione informale nella stessa mattinata di oggi dei componenti il Comitato ristretto per stabilire se e quando tornare ad ascoltare le organizzazioni interessate. Per domani, alle ore 15, potremmo convocare i rappresentanti di quelle organizzazioni. Per quanto riguarda la riunione informale di questa mattina ritengo opportuna la presenza di qualche rappresentante tecnico del Governo.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'onorevole Degan abbia fatto una proposta accettabile, anche perché ritengo che le organizzazioni interessate siano a conoscenza dell'ultima formulazione del testo unificato e poi perché, trattandosi di un progetto di legge che è stato oggetto di un'ampia consultazione, penso che ormai i punti di controversia dovrebbero essere assai pochi.

VILLER MANFREDINI. Ribadisco quanto è stato poco fa detto dal compagno Bocchi, ma desidero anche chiarire ulteriormente che l'iniziativa delle categorie interessate ha avuto un certo spazio per l'azione del Governo. Il Comitato ristretto ha presentato un testo unificato, sul quale non si è avuta una sola consultazione con le categorie interessate, ma ben due consultazioni, anche in un momento in cui gli autotrasportatori si apprestavano ad un fermo di protesta. Il Governo ha anche fatto conoscere alla Commissione le sue osservazioni sulle richieste avanzate dalle categorie interessate: un primo gruppo di richieste recava la data del 22 settembre 1981, un altro gruppo del 19 dicembre 1981 ed un terzo gruppo quella del 27 gennaio 1982; ma oggi, 7 luglio, sentiamo che il Governo non ha ancora completato l'esame delle richieste delle categorie.

Debbo anche dire che la seconda fase delle consultazioni con le organizzazioni di categoria ha consentito a noi comunisti - e debbo ritenere anche al Governo - di approfondire ulteriormente il testo unificato e di giungere quindi - lo abbiamo già detto nella discussione generale - alla formulazione di alcuni emendamenti, che accoglievano richieste meritevoli di atten-

zione delle categorie e che rafforzavano il testo redatto dal Comitato ristretto.

Le organizzazioni, quindi, hanno valutato il testo unificato e il Governo ha già espresso la sua opinione e dato il suo contributo. Ma oggi siamo di nuovo fermi, perché il Governo non è ancora pronto e manifesta una sostanziale non volontà di procedere oltre.

Ritengo doveroso che la Commissione, non potendosi opporre a questa richiesta del Governo, ne sottolinei, però, la sua gravità, giacché essa non favorisce certamente un'accelerazione dei lavori. Ricordo, infine, ciò che già in discussione generale abbiamo detto, ritenendo opportune le richieste delle organizzazioni ascoltate, di dare al titolo terzo del progetto in discussione un'impostazione diversa circa la questione delle tariffe a forcella.

PRESIDENTE. Ribadisco che sul piano regolamentare, di fronte ad una esplicita richiesta del Governo, siamo obbligati a rinviare la discussione, fermo il giudizio politico che ciascun gruppo può dare su tale richiesta. Personalmente concordo con la proposta del relatore, onorevole Degan, perché siamo di fronte ad una legge molto delicata e ricordo che già la legge n. 298 si è dimostrata inapplicabile e noi dobbiamo quindi evitare di correre un rischio di questo genere. Ritengo anch'io, quindi, che si debba nuovamente riunire informalmente il Comitato ristretto, per individuare quali siano i punti da approfondire e per deliberare un nuovo incontro, altrettanto informale, con le organizzazioni interessate. In tal modo la prossima settimana potremmo riprendere l'esame in sede legislativa di questo provvedimento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Debbo confessare di non conoscere le osservazioni delle organizzazioni, a cui hanno fatto riferimento i colleghi.

PRESIDENTE. Sono agli atti della Commissione da mesi!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non vado a curiosare nei cassetti della Commissio-

ne! Se questi documenti sono stati distribuiti, si è trattato di un mio errore, ma se non lo sono stati, io non ho alcuna responsabilità. Non potete pretendere la mia adesione: se ci si vuole riunire dalle 12 alle 13 si faccia; io comunque ritengo che se tali documenti sono precedenti alla stesura del testo unificato non sia il caso di esaminarli ora, perché non servono, mentre, se sono successivi, concordo con la proposta di valutarli al più presto.

COSTANTE DEGAN, Relatore. Voglio ricordare che abbiamo riunito il Comitato ristretto decine di volte: chi non era presente ha comunque il diritto di fare in Commissione tutte le osservazioni che vuole. Io, in ogni caso, sono a disposizione dei colleghi intorno all'12, per illustrare le questioni che alcune organizzazioni hanno ritenuto ancora aperte e che per altro esistevano già prima che il Comitato ristretto iniziasse a riunirsi. Alcune di queste osservazioni sono state assorbite nel testo, altre no.

PRESIDENTE. Può allora rimanere stabilito che, al termine dei lavori della Commissione, avrà luogo una riunione informale dei membri del Comitato ristretto e che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta, da tenersi presumibilmente la prossima settimana.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni per la difesa del mare (Approvato dal Senato) (2313) e della proposta di legge Lucchesi ed altri: Norme per la tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento (911).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Disposizioni per la difesa del mare », già approvato dal Senato nella seduta del 29 gennaio 1981 e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Lucchesi, Contu, Faraguti, Federico, Giovannino Fio-

ri, La Rocca, Morazzoni, Patria, Pezzati e Tombesi: « Norme per la tutela dell'ambiente marino dall'inquinamento ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

GIUSEPPE LUCCHESI, Relatore. Svolgere una relazione sul presente disegno di legge può apparire impresa facile, tanto grande è l'interesse dell'opinione pubblica per i problemi dell'inquinamento, tanto avvertito è il potere politico, tanto preparato è il settore scientifico. Può apparire facile, dicevo, ma non lo è, in quanto il presente disegno di legge ha avuto una vita travagliatissima, è rimbalzato da questa a quella Commissione e finalmente è tornato al nostro esame per una valutazione definitiva.

Ciò nonostante, va tenuta presente la circostanza innegabile che più o meno da tutti i settori del Parlamento, da parte dell'amministrazione dello Stato, dalla stessa opinione pubblica nella sua totalità da anni sia maturata la convinzione che i pubblici poteri, nell'attuale loro assetto organizzativo, in uomini ed in mezzi, non sono in grado di assicurare un livello accettabile di difesa del mare e delle coste da sinistri anche gravissimi. Sicché, una catastrofe che nessuno ovviamente auspica, ma che purtroppo è sempre verificabile, troverebbe non tanto e non solo completamente impreparate le pubbliche strutture, che dovrebbero invece impedirla, circoscriverla o ridurre al minimo le sue conseguenze, ma determinerebbe situazioni gravissime, se non anche totalmente irreversibili, con danni non quantificabili, ma certamente astronomici, nel settore della pesca e in quello del turismo, per non parlare degli stessi insediamenti umani lungo le coste che vedrebbero ridotte sensibilmente le loro stesse possibilità di civile sopravvivenza.

Non sono queste mie parole una « mozione degli affetti », come potrebbero sembrare a prima vista, per l'apparente drammaticità di quanto ho fin qui detto. Si ponga mente, ad esempio, ad una collisione che avesse per elemento passivo una petroliera, nemmeno tanto grande, di 50,

60 mila tonnellate di stazza, che si verificasse nel mare Adriatico, a nord di Ancona. Ebbene, da tale collisione, ove non si potesse fare qualcosa, deriverebbe la morte per decenni di qualsiasi forma di vita in tutto il mare Adriatico settentrionale, la totale scomparsa delle correnti turistiche italiane e straniere che scelgono quelle zone costiere e, con ogni probabilità, anche non irrilevanti conseguenze sull'agricoltura ed il commercio di quei posti.

Queste considerazioni che - ripeto - dovrebbero essere condivise da tutti dovrebbero parimenti far sì che eventuali riserve, eventuali proposte di ulteriori miglioramenti, eventuali opposizioni siano pretermessi da quanti ricordano - i proverbi sono, come è noto, la saggezza dei popoli - che il meglio è nemico del bene; di quanti ricordano che la struttura del Ministero della marina mercantile, in uomini e ancor più in mezzi, è la stessa di quando la nostra marina mercantile era di poco più di 1 milione di tonnellate, contro gli attuali 11 milioni circa; che è la stessa di quando il commercio marittimo interessante i nostri porti superava di poco i 70 milioni di tonnellate annue, contro i 35 milioni di oggi; di quando il traffico petrolifero - alludo alla seconda metà degli anni '40 - era circa il 10 per cento dell'attuale.

Da allora il ministero non ha subito sensibili incrementi né in mezzi né in uomini e molto spesso neppure in professionalità. Anzi, si è in pratica assistito ad una costante riduzione della consistenza organica del personale dell'amministrazione marittima in corrispondenza con l'entrata in vigore della legge sulla dirigenza e di quella sui combattenti, sicché, in concreto, il personale direttivo è sceso di oltre il 25 per cento e quello di concetto, esecutivo ed ausiliario di oltre il 40 per cento, nonostante l'incremento dei compiti e delle responsabilità che incombevano ed incombono sul ministero.

Questa è la situazione, onorevoli colleghi, sulla quale oredo che l'opinione pubblica abbia il diritto di chiedere che il Parlamento si pronunci senza indugio: non si tratta, una volta tanto, di disquisire

sulla utilità del Ministero della marina mercantile, non si tratta di discutere la sua sopravvivenza come entità autonoma: si tratta invece, di stabilire se lo Stato abbia il dovere di intervenire in un settore di tale importanza come quello dell'inquinamento marino e se tale intervento debba essere eseguito, e quindi previamente stabilito in sede legislativa, con un *minimum* di mezzi e di uomini che consenta di far fronte, con sufficienti possibilità operative, alle più gravi calamità.

Questa, dunque, è la domanda alla quale si deve previamente rispondere prima di scendere all'esame delle singole normative: se lo Stato, se i pubblici poteri, consci dei pericoli che possono derivare dagli inquinamenti, debbano dotarsi di mezzi di efficacie intervento oppure no. Va da sé che quest'ultima risposta è obbligatoria per coloro che, per avventura, credessero che quanto qui detto rappresenta soltanto un pericolo meramente immaginario, per quanti siano convinti che nulla accadrà, che la buona stella dell'Italia continuerà a proteggerci. Ma coloro i quali, come chi vi parla, sono convinti del contrario, che ogni volta che pongono mente alla questione pensano che ogni giorno può essere quello in cui si verificherà un sinistro di qualche dimensione, ebbene, costoro non possono non dare al presente disegno di legge la propria incondizionata adesione.

Ciò, s'intende, anche se qualche norma è perfettibile, se qualche disposizione abbisognerà in futuro di ulteriori miglioramenti. Come dicevo, l'essenziale è che si dia inizio all'opera: il resto verrà anche sulla base dell'esperienza che andrà maturando e che fatalmente consiglierà quei miglioramenti, quei perfezionamenti, quegli adeguamenti che in questa fase non è neppure ipotizzabile vengano perseguiti dal legislatore. Venendo concretamente alla materia sottoposta questa mattina al nostro esame, debbo dire con grande convinzione che molte delle previsioni che erano state alla base della relazione introduttiva da me fatta in sede referente si sono di fatto avverate durante l'iter di questo provvedimento, un iter tormentato, sottolineato da continue rivendicazioni di

competenza, sia a livello di Commissione parlamentare, sia a livello di organismi dello Stato, rivendicazioni di competenza che peraltro già in parte erano state superate. Infatti, mi permetto di ricordare ai colleghi che la Commissione difesa, ad esempio, aveva chiesto un esame congiunto sulla materia, e che questa richiesta era stata successivamente respinta dalla Presidenza della Camera. In definitiva, si è trattato di una sorta di corsa ad ostacoli, fino a che si è pervenuti a questa fase finale, per la quale credo si debba dire una parola di apprezzamento ai gruppi politici che hanno consentito di iniziare l'esame del provvedimento in sede legislativa, evitando, come è noto, il tortuoso e difficile lavoro dell'aula.

Ci siamo trovati di fronte ad alcune esigenze, prima fra tutte quella di un approfondimento analitico del testo pervenuto dal Senato. E desidero dire, a riguardo, che non è nostra intenzione muovere critiche al lavoro dei colleghi del Senato, poiché in quella sede si è agito non solo in un contesto politico diverso, ma anche in presenza di dati di confronto non completi, e si è inteso, inoltre, privilegiare l'obiettivo di una legge da ottenere rapidamente. Invece, all'interno di questa Commissione e del suo Comitato ristretto è apparsa assai forte l'opportunità di un approfondimento su temi che si sono rivelati estremamente interessanti, alcuni dei quali emersi drammaticamente alla nostra attenzione — mi riferisco a tutta una serie di disagi navali che ben conosciamo — e tali da porci problemi ed esigenze riconducibili al testo in esame.

All'interno del Comitato ristretto c'è stato un armonico impegno tra i vari politici che ne hanno fatto parte ed il Ministro della marina mercantile ed i funzionari del Ministero che ne hanno coadiuvato l'azione.

A questo punto, una parola deve essere detta a proposito dell'azione svolta dal Ministro *pro tempore* della marina mercantile. Egli, infatti, è stato una presenza attiva e tenace, sia nei confronti del Comitato ristretto, sia in Commissione, ma soprattutto nel difficilissimo confronto

svolto all'interno delle altre Commissioni parlamentari ed in quello con altri colleghi che rivendicavano qualche competenza in materia. E credo che il tutto si sia svolto non per motivi di basso livello, ma nella convinzione che il provvedimento è necessario, che occorre averlo al più presto, e che sarebbe grave errore dal punto di vista politico — e non solo da questo punto di vista — se il Parlamento perdesse questa occasione importante, l'occasione cioè di dire una parola risolutiva su un problema che è all'attenzione costante della pubblica opinione.

Sul testo elaborato all'interno del Comitato ristretto si sono riversate una valanga di osservazioni, di pareri ed anche di obiezioni. Il relatore ritiene che alcune siano da recepire perché rappresentano momenti positivi di approfondimento della materia. Cito, ad esempio, una delle più importanti, quella, cioè, tendente a sottolineare la necessità di recepire modalità di collegamento tra il Ministero della marina mercantile e quello della protezione civile. È innegabile, infatti, l'esigenza di realizzare quel collegamento fra queste due strutture che non possono certo agire in disaccordo su materie così difficili e complesse. Vi sono state nel nostro lavoro innovazioni significative, finalizzate, però, agli obiettivi fissati dal provvedimento, nel momento in cui andavamo a costituire il Comitato ristretto. Il provvedimento in esame è un fatto di primaria importanza ai fini della difesa del mare dall'inquinamento, cercando di realizzare un collegamento serio con la recente legge sui problemi della pesca marina; ed è altresì provvedimento che pone l'esigenza di un potenziamento dei mezzi, degli uomini e delle strutture del Ministero della marina mercantile.

Concludendo, desidero sottolineare alcuni passaggi importanti rispetto al testo iniziale: l'introduzione di un sistema generalizzato di lungo raggio e controllo che consenta alla struttura del Ministero della marina mercantile di avere una visione generale di quanto sta avvenendo in materia di movimento del naviglio nelle acque territoriali e in quelle contigue; una

struttura che consenta al Ministero di avere collegamenti con le capitanerie di porto; la fissazione dei livelli di intervento, e ciò anche in presenza della prevalente tendenza, da parte degli stati rivieraschi, all'ampliamento delle acque territoriali — e non starò a ricordare tutti i problemi che si pongono, a riguardo, in materia di pesca marittima —; la tendenza a realizzare un coordinamento tra il Ministero della marina mercantile e il Ministero della difesa; l'adeguamento previsto, un adeguamento non risolutivo, ma importante, essendo la prima volta che si pone mente a questa struttura centrale e periferica attraverso la creazione di un ispettorato con funzioni finalizzate alla materia attualmente al nostro esame; infine, la previsione del riconoscimento all'interno di questo provvedimento della materia dei parchi marini. Credo di poter dire, ringraziando il ministro della marina mercantile per il suo contributo, che abbiamo svolto un buon lavoro; ho la convinzione che oggi, in presenza di tutti i dati drammatici che ho indicato nella parte introduttiva, noi abbiamo posto la nostra attenzione sui dati reali della situazione presente nei mari italiani.

Concludo con l'auspicio che il Parlamento, e per esso la X Commissione trasporti, possa provvedere, anche per i sintomi di crisi politica che si possono cogliere, rapidamente all'approvazione di questo provvedimento che, essendo stato profondamente modificato nel Comitato ristretto, dovrà tornare nuovamente al Senato, prima della sua definitiva approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ROLANDO TAMBURINI. Signor Presidente, concordo con quanto ha detto il collega Lucchesi circa la necessità di continuare il nostro lavoro nella maniera più rapida possibile; siamo tuttavia consapevoli tutti della necessità di elaborare un progetto di legge organico, che affronti i problemi della difesa del mare, dell'inqui-

namento, dell'individuazione dei parchi marini e del potenziamento di alcune strutture del Ministero della marina mercantile.

Dicemmo subito nella fase iniziale e preparatoria, che è stata molto complessa ed elaborata, che avevamo anche bisogno, prima di giungere ad una definizione articolo per articolo del testo legislativo, di procedere ad alcune audizioni particolari. Credo inoltre che vi sia la necessità, in primo luogo, di conoscere — e mi auguro che il servizio studi possa quanto prima metterci a disposizione tali documenti — quale sia la situazione legislativa degli altri paesi del Mediterraneo e quale sia il grado di elaborazione legislativa esistente in questo settore, in modo da ottenere una legge che sia la più avanzata possibile e che sia coordinata con le realtà legislative degli altri paesi rivieraschi, giacché è opportuno muoversi in maniera unitaria, soprattutto, per quel che riguarda gli altri paesi comunitari, seguendo le direttive della CEE.

Credo inoltre che sia necessario procedere a talune audizioni informali con esponenti di alcune università, specialisti della materia, con rappresentanti del CNR, delle regioni marittime e di alcuni grandi comuni marittimi. Si tratta di audizioni che possono essere condotte rapidamente, nel corso di una settimana, mettendo così in condizione la Commissione di poter sviluppare il proprio lavoro in maniera più completa. In sostanza propongo che il Comitato ristretto si trasformi in un gruppo informale di lavoro e che ad esso sia dato un periodo brevissimo di tempo per procedere a queste audizioni e per raccogliere il materiale che ho indicato, nonché per valutare i pareri che sono stati trasmessi dalle altre Commissioni. Il collega Lucchesi ha detto che qualcuno di questi pareri potrà essere recepito, sotto forma di emendamento, nel testo definitivo; ora io penso che si tratti di esaminarli tutti e di decidere quali di essi abbiano dei punti meritevoli da inserire nel testo legislativo.

Ritengo che non possiamo considerare l'eventualità di una crisi politica, perché tutte le volte che ci siamo trovati di

fronte a leggi importanti, le abbiamo dovute approvare con grande rapidità, mentre l'altro ramo del Parlamento non faceva assolutamente nulla. Per una legge così complessa una crisi politica non può essere uno stimolo per accelerare, oltre il dovuto, il lavoro della Commissione. Noi dobbiamo certamente considerare l'ipotesi della crisi, ma dobbiamo anche continuare a lavorare con la consapevolezza di compiere una opera seria.

Per queste ragioni chiediamo la formazione di un gruppo di lavoro e ribadiamo l'impegno di fare presto, poiché non vogliamo perdere tempo inutilmente, ma contribuire alla soluzione, nei tempi e nei modi necessari, di un problema così grande, quale è quello della difesa del mare.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se veramente volessimo far presto, basterebbe discutere il provvedimento nel testo già approvato dal Senato, ma invece vogliamo ampliarlo e migliorarlo; allora dobbiamo lasciar da parte il desiderio di far presto e dire che vogliamo lavorare seriamente. Non capisco perché si debba nuovamente procedere ad un lavoro in Comitato ristretto o, se volete chiamarlo così, nel gruppo informale di lavoro, giacché siamo di fronte ad un testo, completamente rinnovato rispetto a quello pervenuto dal Senato, che è già stato predisposto nel Comitato ristretto. Noi continuiamo con questo sistema di nominare Comitati ristretti e di accentrare in quelle sedi tutto il lavoro, fino al punto che quando si torna in Commissione e si inizia la discussione di un provvedimento tutto è già stato deciso. Ma la proliferazione di questi Comitati ristretti impedisce ai gruppi minori di poter seriamente lavorare e partecipare alla elaborazione dei vari provvedimenti. Se proprio vogliamo nominare tutti questi Comitati ristretti, dobbiamo poi prevedere un calendario dei lavori meno gravoso per la Commissione, in modo da consentire effettivamente a tutti i gruppi, anche a quelli più piccoli, di partecipare ai lavori in tutte le diverse sedi.

Voi ci tenete qui tutti i giorni ma, mentre i gruppi comunista e democristiano sono numerosi e, quindi, vari componenti possono dividersi il lavoro, il mio gruppo è esiguo e non può garantire la presenza di un suo rappresentante in tutte le sedi. D'altra parte in questi giorni si discute in aula la riforma della scuola secondaria superiore ed io avrei piacere ad assistere alla discussione.

Per quanto riguarda l'impostazione del lavoro, deduco dalla relazione un approfondimento della materia, che comporta una problematica notevole. Sono dell'idea che, se l'esigenza prioritaria è quella di far presto, sarebbe facile realizzarla discutendo il progetto di legge nel testo già approvato dal Senato. Tra l'altro mi sembra che esso comporti finalmente il rafforzamento delle capitanerie di porto e mi chiedo se non sia il caso di stralciare questo argomento per approvarlo con sollecitudine.

Sono d'accordo con la proposta di richiedere al servizio studi un'informativa sulla situazione legislativa del Mediterraneo e circa l'esigenza di stringere i tempi delle audizioni, altrimenti rischieremo di andare troppo per le lunghe. L'onorevole Tamburini, ad esempio, ha suggerito di ascoltare i rappresentanti delle regioni e dei comuni marittimi.

ROLANDO TAMBURINI. Non tutti, alcuni!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. E chi li sceglie? A mio avviso il gruppo di lavoro deve limitare le audizioni all'indispensabile.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Per la verità speravo che la Commissione si fosse data un ordine nei lavori, tenuto conto che il suo calendario è estremamente impegnato da provvedimenti la cui importanza è da tutti riconosciuta. Il primo è proprio quello che giunge stamattina in Commissione; il secondo è quello concernente la cantieristica. Se non fossero intervenute difficoltà, il Senato avrebbe potuto approvare questo secondo provvedimento; oggi, invece, sarò costretto a chiedere la sospen-

sione dell'esame di questo disegno di legge per la necessità di conoscere un parere notificato dall'autorità comunitaria.

Ho ascoltato le richieste dell'onorevole Tamburini e non ho nulla da obiettare: credo sia giusto condurre oggi — ma sarebbe stato più opportuno averlo fatto ieri — una indagine comparata delle legislazioni dei paesi mediterranei. Per la verità, l'unica legislazione che si possa prendere come punto di riferimento, essendo molto avanzata, è quella francese e su di essa ricordo di aver dato, per quello che è stato possibile, una informazione la più compiuta. Per altro, non ho nulla da obiettare al fatto che l'onorevole Tamburini ponga il problema riguardante l'esigenza della comparazione tra le legislazioni dei paesi mediterranei. Inoltre, egli pone anche l'esigenza di una audizione di rappresentanti del CNR: anche a questa non ho nulla da obiettare, salvo che mi riesce difficile comprendere quale contributo o ausilio possa dare il CNR, quando si pensi che esso, relativamente ai problemi del mare, se ha assunto delle iniziative — penso, ad esempio, al progetto finalizzato oceanografico —, le ha assunte anche per impulso dell'amministrazione della marina mercantile e, in ogni caso, i risultati cui il CNR è pervenuto non consentono di dare un contributo agli obiettivi, agli scopi, alla natura ed al contenuto del disegno di legge riguardante la difesa del mare.

Per quanto concerne la richiesta di consultazione dei comuni e delle regioni, anche in questo caso non ho nulla da obiettare e mi auguro che comuni e regioni siano in condizioni di darci qualche contributo. Debbo, però, rilevare che tutte le richieste formulate dall'onorevole Tamburini pongono inevitabilmente il problema di un prolungamento dei lavori della Commissione, mentre mi sarebbe sembrato più opportuno che oggi concludesse la discussione sulle linee generali e ci dedicassimo poi ad acquisire i pareri delle altre Commissioni, tanto più che spesso questi sono circostanziati e comportano la presentazione di emendamenti da parte nostra.

Poiché, però, ci sono altre ragioni e difficoltà della cui natura non mi rendo conto, vorrei soltanto far presenti due dati: il primo è che, per quello che mi riguarda, sino a quando sarò ministro — forse per pochi giorni ancora —, non sono disponibile a consentire l'approvazione del disegno di legge nel testo licenziato dal Senato, perché quel testo è assolutamente irrilevante; sono contrario, infatti, ad una impostazione che porta a norme di carattere programmatico e di carattere « spesaiolo » senza procedere al tempo stesso all'organizzazione di un minimo di strutture responsabilizzate per i fini che il provvedimento intende perseguire; sono contrario alla dissipazione di 300 miliardi per l'acquisto di natanti che non si sa a che cosa possano servire e chi li dovrà utilizzare.

Sono venuto qui in Commissione a portare delle proposte; su queste c'è stato un confronto approfondito e appassionato, del quale debbo ringraziare tutti i commissari, ed è stato compiuto un lavoro di ristrutturazione del disegno di legge quale era stato esitato dall'altro ramo del Parlamento.

Il secondo dato che voglio sottoporre all'attenzione degli onorevoli deputati è legato ad un episodio di cronaca: la scorsa settimana un motoscafo ha travolto un gommone, con una famiglia a bordo, nel golfo di Napoli uccidendo una persona. Tutto si sta concludendo con la solita indagine del magistrato e non ci si preoccupa del fatto che carabinieri, guardia di finanza e polizia abbiano oggi una delle flotte più imponenti del paese, ma si avvia la solita indagine giudiziaria a carico del comandante della direzione marittima del porto di Napoli e probabilmente a carico del ministro, perché il pretore ha scoperto che manca la vigilanza.

Se si vuole fare un disegno di legge con il quale si dà un po' di lavoro ai cantieri, il ministro è decisamente contrario; il ministro è qui e vuole pregare tutti i componenti della Commissione di superare remore — che non voglio definire strumentali — rispetto ad una rapida approvazione del disegno di legge, approva-

zione che farebbe onore non solo al Governo, ma anche al Parlamento. Ciò è importante non tanto per l'aspetto che riguarda la difesa del mare dall'inquinamento, perché questa è più o meno salva attraverso l'opera di associazioni quali il WWF e Italia Nostra, quanto per ciò che concerne il problema della sicurezza in mare, rispetto al quale ho responsabilmente il dovere di dire che è semplicemente vergognoso che nell'anno di grazia 1982, nei soli primi sei mesi, siano morte trenta persone perché in Italia non abbiamo un sistema di interventi per la sicurezza in mare. A questo punto, chi vuole assumersi determinate responsabilità, se le assuma!

ROLANDO TAMBURINI. Le responsabilità le avete voi!

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Lo dico qui e lo dirò anche fuori di qui!

In Italia non abbiamo neppure un sistema di radiocomunicazioni che permetta l'acquisizione del segnale di SOS in tempo utile; la nave che è affondata tra Malta ed Augusta ha lanciato l'SOS che è stato casualmente captato a La Spezia e da questa rilanciato. Non so se un sistema di intervento immediato avrebbe consentito di salvare qualche uomo in più: so solo che tra il lancio dell'SOS e il primo soccorso sono passate troppe ore perché si potesse sperare di trovare gli uomini in vita.

Si tratta, com'è evidente, di un problema di fronte al quale non vi potranno essere ulteriori dibattiti. Qui non si tratta — lo abbiamo detto con franchezza — di potenziare le strutture delle capitanerie di porto per creare l'ennesima forza di polizia che opera nel paese, ma si tratta, invece, di potenziarle in funzione di un compito specifico. Oggi esiste l'assurdo che l'ordinamento vigente attribuisce alle capitanerie di porto la responsabilità dell'intervento per la sicurezza in mare senza che queste abbiano né gli uomini né i mezzi per compiere tale intervento. È questo il vuoto da colmare.

Il disegno di legge in esame è stato profondamente pensato, elaborato e strutturato da questa Commissione, per la qual cosa desidero ringraziare non solo il relatore, ma tutti quei deputati che, nel Comitato ristretto, hanno portato il proprio contributo per far sì che l'Italia in tema di sicurezza in mare possa dotarsi di un minimo di strutture. Se la portata, la natura, il livello del disegno di legge in esame sono questi, non vedo la ragione di introdurre iniziative che, in ragione del fatto che siamo a luglio — senza considerare nemmeno la minaccia di una crisi di Governo —, non ci consentirebbero di portare avanti, fino all'approvazione, l'iter del provvedimento, mentre invece io ritengo che la Commissione dovrebbe ritagliarsi tutti gli spazi di tempo possibili per condurre in porto non solo il disegno di legge riguardante la difesa del mare, ma anche quelli relativi alla cantieristica.

Ho ritenuto doveroso fare questo sfogo perché ritengo giusto muoverci tutti insieme con lo stesso dato di responsabilità, che inizialmente ha indotto il ministro a fare proposte, e successivamente ha visto la Commissione recepire lo spirito di una proposta, quella, cioè, che il disegno di legge, così come era stato varato dal Senato, sapeva molto di « grida manzoniane », perché programmava l'acquisto di alcuni mezzi nella assoluta impossibilità di gestirli.

Vorrei concludere con una nota di ilarità. L'altro giorno, il comandante della capitaneria di porto di Palermo mi disse che l'ispettorato gli aveva mandato uno di questi battellini, che lo riteneva estremamente utile, ma che non avendo gli uomini, mi invitava a dire al presidente dell'ente porti di Palermo che, al momento, quel battellino poteva anche tenerselo lui. Questo per dire che il problema del portuale non si risolve chiedendo allo Stato 350 miliardi!

CAMILLO FEDERICO. Come spesso accade nella nostra Commissione, impieghiamo molto tempo soltanto per stabilire quello che si dovrebbe fare, così che par-

te delle nostre sedute sono occupate a discutere su ipotesi di lavoro. E ciò spesso nasce dal fatto che la materia che dobbiamo esaminare, pur essendo stata preventivamente discussa in sede di Comitato ristretto, finisce ugualmente con il creare ulteriori divari poiché chi non ha partecipato al Comitato ristretto desidera, giustamente, che in Commissione si svolga un esame il più approfondito possibile. Rendendoci conto di questa difficoltà, dobbiamo forse considerare utile, nella fase attuale, qualche passaggio che consenta a tutti i colleghi di conoscere la problematica di una legge così complessa, quale quella in esame. Comprendo quindi la richiesta di un ritorno sia pur breve in sede di gruppo di lavoro al fine di valutare tutto quello che di nuovo c'è stato; ritengo, però, che essendo importante proseguire rapidamente nel lavoro di Commissione, tale ritorno debba avere un preciso termine, al massimo di dieci giorni.

FAUSTO BOCCHI. Ritengo opportuna, a questo punto, una precisazione da parte del mio gruppo, perché altrimenti potrebbe apparire che in questa occasione stiamo rincorrendo fantasmi che, a mio parere, non esistono. A chi, ancora una volta, vuol far intendere che noi siamo qui in questa aula per far perdere tempo, devo dire che sarebbe bene smetterla di lanciare simili messaggi senza argomentarli nelle responsabilità. E al ministro che giustamente si preoccupa dell'esigenza di accelerare l'iter della legge desidero ricordare che il gruppo comunista, non solo, come egli stesso ha riconosciuto, ha dato un contributo partecipando attivamente ai gruppi di lavoro e al Comitato ristretto, ma è stato altresì immediatamente disponibile alla sede legislativa, nonostante che il provvedimento meritasse senz'altro la discussione in aula. E voglio ricordare, ancora, che il gruppo comunista è all'opposizione, non al Governo e non ha quindi alcuna responsabilità su tutte le lagnanze che il ministro ha qui espresso e che noi in questa e in altra sede abbiamo ripetutamente segnalato. Ci sono provvedimenti,

presentati anche dal nostro gruppo, concernenti il dicastero della marina mercantile, che attendono di essere esaminati e pertanto non si può cercare, in questa occasione, di addossare le responsabilità dei luttuosi e dolorosi eventi accaduti ad alcuno, se non al Governo. Ma oltre ai provvedimenti legislativi da adottare, non si è fatto neppure ricorso adeguatamente alle leggi e agli strumenti operativi attualmente esistenti, come abbiamo potuto riscontrare nelle ripetute indagini della varie commissioni d'inchiesta che sono state costituite in occasione delle tragedie verificatesi. Non voglio neppure ricordare le inesattezze che sono state diffuse circa il tragico episodio dello *Stabia*. A questo proposito ricordo che noi abbiamo presentato una proposta di legge per procedere al recupero di quel natante, all'interno del quale giacciono ancora i corpi di quei marinai che non sono stati restituiti dal mare; c'è stato risposto che non era opportuno approvare uno specifico provvedimento, perché con i mezzi ordinari attribuiti al Ministero della marina mercantile si sarebbe potuto procedere ugualmente al recupero dello scafo e dei corpi.

Circa questo disegno di legge, noi abbiamo detto immediatamente che il testo approvato dal Senato ci appariva insufficiente, ma da allora è passato più di un anno e mezzo, si sono succeduti i ministri al Ministero della marina mercantile e tutto è rimasto fermo. Ora non si può venire, improvvisamente, a scoprire l'urgenza di questo provvedimento, cercando di addossare la responsabilità per eventuali ritardi sul gruppo comunista. Ecco perché, signor ministro, riaffermiamo tutta la nostra disponibilità ad approvare questo disegno di legge, nel miglior testo possibile, per evitare gli inconvenienti verificatisi con altri provvedimenti. Ed aggiungo anche che non capisco perché si sia voluto alludere alla sospensione dell'esame dei provvedimenti sulla cantieristica, voglio ricordare che il nostro gruppo ha manifestato un preciso impegno, proprio in occasione dell'esame della legge finanziaria, presentando degli

emendamenti che se fossero stati approvati dai colleghi della maggioranza avrebbero potuto porre il ministro Mannino in condizioni di non dover contrattare continuamente con il ministro Andreatta, per cercare di far approvare i provvedimenti a favore della cantieristica.

Bisogna che su tutte queste questioni si faccia chiarezza una volta per tutte. Noi siamo qui per lavorare e non ci preoccupano né la crisi eventuale, né l'estate: noi vogliamo dire come stanno le cose ed attribuire la responsabilità a chi effettivamente l'ha.

Tornando al progetto di legge in esame, vi sono degli emendamenti che ancora non abbiamo esaminato e quindi ci sembra giusto che il Comitato ristretto li esamini, anche alla luce dei pareri espressi dalle altre Commissioni. Lo stesso ministro ci ha detto, ad esempio, che egli intende presentare degli emendamenti, che recepiscono delle osservazioni formulate dalla Commissione difesa, la quale, però, ci ha inviato puramente e semplicemente un parere favorevole senza aggiungere nulla. Dovrà quindi convenire il ministro sull'esigenza di approfondire e di puntualizzare meglio tutte queste questioni per continuare a lavorare con serietà, come è stato sempre nostro costume.

GIUSEPPE LUCCHESI, *Relatore*. Ricordo che abbiamo cominciato ad esaminare questo progetto di legge il 14 ottobre 1981 e che su di esso stiamo lavorando da ormai otto mesi. È apparso subito evidente alla quasi generalità dei membri della Commissione che il testo approvato dal Senato era largamente insufficiente e che pertanto era necessario procedere ad un lavoro di rielaborazione. Su questo c'è stata concordanza generale, anche da parte del ministro della marina mercantile. Abbiamo lavorato con notevole velocità rispetto al normale ritmo dei lavori parlamentari, ed il Comitato ristretto ha elaborato un testo che, pur non essendo la somma teologica di tutto quanto si poteva scrivere, rappresenta quanto di meglio il Parlamento possa fare nell'attuale situazione del paese e con i limitati

mezzi a disposizione. Il provvedimento rappresenta dunque un primo segnale che qualcosa si sta muovendo.

Debbo dire con grande sincerità che mi sembra assai strano che proprio stamane si ponga il problema delle audizioni; non capisco infatti, a che cosa siano finalizzate.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Voglio ricordare che il problema delle possibili audizioni fu superato introducendo nel testo unificato la previsione dell'intesa con le regioni interessate.

GIUSEPPE LUCCHESI, *Relatore*. Per la verità era stata posta dal gruppo comunista la necessità di tener presente la normativa internazionale già adottata in materia (soprattutto quella francese) e in precedenza avevamo discusso per rielaborare il testo anche da questo punto di vista.

Do assolutamente per scontato che il provvedimento si muova nel rispetto delle normative internazionali (le convenzioni di Londra e di Barcellona) che sono state recepite dal nostro ordinamento: è ovvio che, ove così non fosse faremmo una follia di carattere politico-legislativo. Poiché siamo arrivati al termine di un difficile lavoro in seno al Comitato ristretto, credo non sia il caso di perdere ulteriormente tempo.

Da parte del gruppo democristiano non vi sono obiezioni a tenere una riunione del Comitato ristretto — che potrebbe poi trasformarsi in gruppo di lavoro informale — anche questo pomeriggio, per vedere insieme di trovare una soluzione. Ma, se l'intenzione è quella di andare per le lunghe, noi siamo in posizione di netto contrasto, dal momento che la materia è stata abbondantemente sviscerata. Siamo infatti in condizioni di verificare con il ministro — in Commissione o in sede di gruppo di lavoro — se si rendano necessari emendamenti sulla base dei suggerimenti pervenuti dalle altre Commissioni. In via subordinata, si potrebbe proseguire con la discussione generale (per altro

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1982

già svoltasi in sede referente) ed entrare nell'esame dell'articolato, soffermandosi laddove vi siano emendamenti importanti.

Non c'è dunque alcuna difficoltà per un ulteriore approfondimento, purché questo sia limitatissimo nel tempo e ci consenta di andare avanti, ove lo consenta il calendario dei lavori, anche domani mattina.

PRESIDENTE. Vorrei smorzare una polemica che è stata creata al di fuori dei propositi di tutti. Debbo dare atto al collega Bocchi di una disponibilità del suo gruppo ad accelerare i lavori relativamente a tutti i provvedimenti che stiamo affrontando in questa nostra Commissione. Escludo d'altra parte che il ministro Mannino abbia inteso attribuire responsabilità o rivolgere accuse di insabbiamento a determinati gruppi politici; ritengo che egli abbia interpretato le richieste del collega Tamburini come un semplice desiderio di perfezionare alcune conoscenze.

È vero tuttavia che siamo alla fine di una stagione che non è stata ricca di produzione legislativa, tanto che in Ufficio di Presidenza abbiamo ribadito che questi tre o quattro provvedimenti importanti (quello sulle ferrovie, quello sul trasporto merci, quello sulla difesa del mare) debbano essere approvati prima dell'estate. Di conseguenza, indipendentemente dalla minaccia di crisi politica, cerchiamo di far presto laddove si può, rinunciando eventualmente al perfezionismo; in altre parole, nel caso in cui vi sia una sufficiente maturazione istruttoria, cerchiamo di accelerare l'iter di alcuni provvedimenti, e tra questi di quello concernente la difesa del mare. Proporrò dunque all'Ufficio di Presidenza un calendario per la prossima settimana che preveda un particolare impegno anche su questo provvedimento.

FAUSTO BOCCHI. Preannuncio che proporrò in sede di Ufficio di Presidenza che la riunione del gruppo di lavoro e le audizioni richieste dal collega Tamburini si svolgano giovedì 15 luglio.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo che la Commissione, nello stabilire gli impegni delle strutture informali, tenga presenti le esigenze dei gruppi minori.

GIUSEPPE LUCCHESI, Relatore. Propongo una riunione del gruppo informale di lavoro nella mattinata di domani al fine di valutare, insieme con il ministro, l'opportunità di procedere ad eventuali audizioni.

CALOGERO MANNINO, Ministro della marina mercantile. Credo di dovere alcuni chiarimenti all'onorevole Bocchi. Desidero innanzitutto dichiarare di non avere intenzione di entrare nel merito del programma dei lavori della Commissione, per il quale mi rimetto alle decisioni che verranno assunte.

Per ciò che concerne lo *Stabia*, preciso di aver già smentito le dichiarazioni a me attribuite da un rotocalco; in ogni caso, essendo il problema ancora aperto, sono qui a confermare che il Governo, che ha trovato difficoltà a formalizzare una propria iniziativa legislativa in merito, per il mio tramite si rimette alle proposte di legge di iniziativa parlamentare.

Pertanto, ove la Commissione decidesse di procedere all'esame delle proposte di legge riguardanti la vicenda dello *Stabia*, riconfermo la disponibilità del Governo e mi permetterei di sollecitare che di ciò ci si occupi prima della chiusura estiva.

Per quanto riguarda le iniziative legislative concernenti il contributo per il carburante per la pesca, desidero far presente che non si può procedere in quanto si andrebbe incontro ad una impugnativa da parte degli organismi comunitari.

Per ciò che concerne il provvedimento riguardante la programmazione portuale, vorrei comunicare alla Commissione che la prossima settimana formalizzerò una serie di emendamenti sui quali, da parte di forze politiche e sociali, è stata manifestata ampia convergenza che mi auguro possa venire confermata anche nel successivo iter legislativo.

Sul problema dei lavoratori portuali, vorrei ricordare che il sindacato che li rappresenta ha preannunciato una serie di scioperi, iniziativa che mi amareggia e mi preoccupa e rispetto alla quale debbo confessare notevoli difficoltà a procedere. Inoltre, nel 1981 i porti italiani hanno perduto traffici per 5 milioni di tonnellate di merce. Il fondo per il salario garantito, che nel 1980 aveva avuto una gestione economica attiva, poi modificato con una recente legge che affida la gestione dello stesso fondo alle forze sociali che gestiscono il porto, ha incontrato difficoltà nello scorso anno, registrando uno squilibrio al quale è stato possibile, grazie all'intervento del Ministero della marina mercantile, dare soluzione transitoria con il ricorso al mercato del credito effettuato, sia pure in misura contenuta, presso una banca.

Non ho nulla da rivendicare: vorrei solo ricordare che il Ministero è stato particolarmente attivo nel gestire questa agitazione; il fatto grave è che nei primi mesi del 1981 tale squilibrio è cresciuto, per cui da una previsione iniziale di venti miliardi ad una successiva di 40, siamo giunti, nel mese corrente, ad una previsione di ben 70 miliardi, il che ha posto in evidenza la drammatica situazione del settore portuale in Italia. Vi sono, per la verità, porti come Livorno, Ancona e Palermo che non hanno perduto traffico; altri porti, invece, ne hanno perduto ed anche in dimensioni piuttosto preoccupanti. Il porto di Marsiglia nel 1981 ha movimentato un milioni di tonnellate di merci in più, merci con destinazione Italia, anzi, Genova: si tratta di un dato che dimostra come le correnti di traffico si vadano indirizzando verso porti stranieri. I costi portuali italiani, rispetto a quelli degli altri paesi europei, sono tripli, lo dimostra il fatto che la movimentazione di un *container* a Genova costa 136 mila lire, a Livorno 90 ed a Palermo 60. Nessuno prova gusto a polemizzare con le compagnie portuali, con i sindacati, con nessuno, ma questa è la realtà, ed il fatto che i porti italiani abbiano i costi più alti d'Europa provoca inevitabilmente delle deviazioni di

traffico. Consideriamo, per esempio, la gravissima situazione in cui versano i nostri importatori di granaglie (materiale che riveste una grandissima importanza per l'industria zootecnica italiana) non solo in conseguenza dell'impennata del dollaro, ma anche per l'incremento dei costi portuali, incremento assolutamente incompatibile con una sana politica di equilibrio del conto economico.

Il 34 per cento del bilancio della Tirrenia, per esempio (che è una società pubblica), è determinato dai costi portuali. Dico queste cose non per polemizzare, ma perché ritengo che questi elementi di conoscenza siano tali da indurci ad un confronto sereno allontanandoci da prese di posizione pregiudiziali. Gli amministratori del Fondo del salario garantito si sono posti il problema per le difficoltà che lo stesso Fondo incontra nell'adempiere ai propri compiti istituzionali; per cercare di superarle, d'intesa tra il Ministero della marina mercantile, il Fondo stesso ed i sindacati è stata elaborata un'ipotesi di esodo, considerata l'unica ipotesi possibile per alleggerire la situazione sia nei confronti degli impegni ai quali è tenuto il Fondo del salario garantito, sia rispetto alla situazione portuale, essendo stata ravvisata la necessità di realizzare una manovra, se non di riduzione delle tariffe portuali, almeno di un contenimento dei costi.

L'onere finanziario relativo a questa operazione non può purtroppo essere posto a carico del Fondo del salario garantito, il quale potrebbe realizzarla soltanto con l'aumento delle tariffe in linea verticale.

Pertanto questo problema va affrontato con franchezza e serietà, indirizzando l'operazione « esodo » non solo nella direzione delle compagnie portuali, ma anche nei confronti di alcuni enti e consorzi che hanno un esubero di personale non sempre idoneo alle esigenze dei porti (questo si verifica soprattutto a Trieste, Venezia, Napoli e Genova). Il costo di questa operazione raggiungerà una cifra, nel quinquennio, che va dai 250 ai 400 miliardi.

Il ministro della marina mercantile si è informato dal ministro del tesoro se era possibile, anche in considerazione del nuovo criterio della autonomia della gestione istituzionalizzato dal Fondo del salario garantito, disporre di una cifra del genere, ma si è sentito rispondere che ci troviamo in un momento in cui è difficile rispondere di « sì » ad un onere così ingente. Indubbiamente era difficile che il ministro del tesoro, la cui fantasia era tutta impegnata in quel momento a trovare una soluzione per il bilancio di assestamento, potesse acconsentire ad una spesa che si aggira tra i 300 ed i 500 miliardi. Infatti era quello il momento economico e finanziario meno idoneo per chiedere al Tesoro un impegno di questa dimensione. D'altra parte, se il ministro del tesoro e quello del bilancio non negano l'esigenza di un sussidio di disoccupazione per i due milioni di disoccupati esistenti nel nostro paese, è tuttavia chiaro che risulta ben difficile tirare fuori dai 300 ai 500 miliardi per garantire al 100 per cento lo stipendio ai dipendenti degli enti portuali.

Mi rendo conto che la posizione assunta dal ministro del bilancio e dal ministro del tesoro non concorre a risolvere i problemi dei porti, ma purtroppo né il ministro della marina mercantile si può sostituire a loro, né d'altra parte — anche se lo potesse — potrebbe addurre motivazioni diverse da quelle che sono state portate, e che impongono almeno una sosta per riflettere.

Ho chiesto ai sindacati ed agli amministratori del Fondo del salario garantito di procedere con pazienza evitando la drammatizzazione del problema perché, pur essendo convinto che lo sciopero rappresenta la più alta manifestazione della fisiologia della democrazia, sono altrettanto convinto della nocività del suo abuso, essendo inutile lottare per garantirsi le 26 giornate di salario quando in Italia ci sono due milioni di disoccupati. Non mi sembra una scelta popolare, questa, né una scelta che aiuti il Governo ad andare incontro a certe esigenze. Facciamo un'altra ipotesi. L'ipotesi qual è?

Quella di sei mesi fa, quando per far fronte allo squilibrio del 1981 si pensò ad un'operazione di indebitamento. Ma ricordo che al momento di fare i conti si appurò che l'onere per gli interessi sarebbe stato tra i 35 e i 40 miliardi l'anno. Fu così che il direttore generale del tesoro, persona di indiscutibile onestà intellettuale, mi fece presente che una tale operazione di indebitamento sarebbe stata distruttiva per il fondo ed impraticabile anche per il Governo, perché anche dando una cadenza decennale al mutuo, lo Stato avrebbe dovuto accollarsi circa 400 miliardi. Dunque, siamo di nuovo impossibilitati a procedere, e si può dire che la materia è davvero una di quelle che non consentono di andare avanti, una materia per la quale è veramente difficile prendere una decisione. E il sindacato difficilmente, in questa situazione, potrà difendere l'integrità del salario. Se si fosse lasciato il meccanismo in vigore fino all'anno scorso, ci sarebbero stati correttivi limitati. A marzo del 1981 si è verificato un altro errore, quello cioè delle cinque piattaforme che, nell'anno i cui il Governo fissava il tetto del 16 per cento, sono costate qualcosa che se non raggiunge il doppio, molto ci si avvicina. Quindi, siamo in presenza di una materia che richiedeva chiarezza da parte di tutti. E se il sindacato vuol far bene il suo mestiere deve sentire il dovere di prendere qualche decisione che rappresenti la base per un'eventuale intervento dello Stato; in caso contrario, non saprei cosa fare.

Un'ultima considerazione: i sindacati, oggi, cercano di mettere in prima linea il motivo dei mancati interventi infrastrutturali sui porti italiani; ma se la situazione, da questo punto di vista, è certo carente, non è comunque tale, a mio avviso, da procurare i guasti che si stanno verificando; infatti, comunque vada — e non parlo di Livorno, Ravenna, Ancona o Palermo —, ci sono porti in cui al di là del fatto che si siano realizzati o meno grandi investimenti, la situazione complessiva è di efficienza, perché la volontà dell'uomo compensa i limiti strutturali. So che alcuni colleghi hanno visitato dei

porti stranieri e credo allora che si siano resi conto del fatto che i meccanismi i finanziamenti delle opere infrastrutturali dei porti sono autonomi; in Italia, invece, il meccanismo è di puro trasferimento delle risorse dal centro alla periferia, e una legge consente agli enti portuali operazioni finanziarie, cioè l'indebitamento sul mercato del credito. La verità è che in Italia tutto deve diventare dono dello Stato!

L'occasione per una svolta può essere offerta proprio da questo disegno di legge; infatti, una delle norme che vorrei introdurre è quella che consenta agli enti portuali di procurarsi la provvista finanziaria autonoma sia pure con l'assenso e con la garanzia dello Stato.

La settimana ventura intendo formalizzare tutti gli emendamenti, ed auspico che la Commissione segua un ordine dei lavori tale da poter giungere, anche su questa materia, ad una parola conclusiva.

PRESIDENTE. Considero utilissima l'esposizione del ministro Mannino sulla situazione portuale e su di essa ritengo anzi che vada previsto un dibattito apposito.

Per quanto riguarda la difesa del mare, concordo con la proposta del relatore Lucchesi, quella cioè di prevedere per domani mattina una riunione del gruppo di lavoro.

MARIO PANI. Vorrei sapere esattamente, dal momento che il ministro lo ha preannunciato nel corso dell'assemblea della Confitarma, se il Governo intenda presentare un proprio provvedimento legislativo in ordine alla riforma delle gestioni portuali.

CALOGERO MANNINO, Ministro della marina mercantile. Ho già detto che il Governo presenterà entro il mese di luglio il provvedimento riguardante la programmazione portuale ed entro quello di settembre il disegno di legge di riforma delle gestioni portuali.

FAUSTO BOCCHI. Perché risulti esattamente la posizione del mio gruppo, vorrei che risultasse a verbale, accanto all'impossibilità di continuare ora la discussione, l'impegno di arrivare quanto prima ad un dibattito sulla situazione portuale italiana, dibattito al quale il gruppo comunista darà come al solito il suo contributo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ribadisco il mio proposito di svolgere una relazione di minoranza sul provvedimento riguardante la programmazione portuale e propongo che questo venga esaminato contestualmente a quello concernente la riforma delle gestioni portuali.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di rinviare il seguito della discussione ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA**

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO