ATTIVITÀ PARLAMENTARE

LUCIO LIBERTINI



VII Legislatura alla Camera dei deputati
(Volume III)

CAMERA DEI DEPUTATI

Biblioteca

La pubblicazione è stata curata dall'Ufficio Documentazione bibliografica, legislativa e parlamentare italiana del Servizio Biblioteca della Camera dei deputati.
Mail: bib_inf1@camera.it

Ottobre 2022 - Versione online

La nuova serie delle Attività parlamentari, avviata nel 2008, intende fornire una visione completa dei contributi forniti dai parlamentari nel corso dei mandati da essi espletati. A tal fine i volumi contengono, suddivise per legislatura:

- *le proposte di legge di cui il parlamentare è primo firmatario;*
- *le relazioni presentate;*
- *le interrogazioni a risposta scritta con iter concluso, comprensive delle risposte (per le legislature del Regno vengono riprodotti tutti gli atti di indirizzo e controllo presentati);*
- *le pagine dei resoconti stenografici delle sedute sia dell'Assemblea che delle Commissioni permanenti, bicamerali e d'inchiesta nelle quali sono pubblicati gli interventi del parlamentare, precedute dal frontespizio della seduta; ovvero le pagine dei resoconti sommari delle sedute delle Commissioni della XXX legislatura del Regno, della Consulta nazionale e dell'Assemblea costituente, delle quali non è stato redatto il resoconto stenografico.*

All'inizio di ciascuna legislatura viene fornito l'indice delle attività svolte, anche come membro di Governo, come presentato sulla scheda personale pubblicata sul sito http://legislature.camera.it o http://storia.camera.it integrato dai repertori cartacei e on line disponibili per la Camera e per il Senato.

Sono altresì inserite eventuali commemorazioni che hanno avuto luogo in Assemblea.

Indice generale

Volume terzo

VII legislatura 6

Interventi su progetti di legge in Assemblea 13
Interventi su progetti di legge in Commissione 17
Attività non legislativa in Assemblea 459

Commemorazione 478

Note biografiche sintetiche

Nato a Catania, il 1° giugno 1922, deceduto a Roma il 7 agosto 1993

Laurea in scienze politiche; pubblicista.

Deputato nelle legislature: V e VII

Senatore nelle legislature: VIII, IX, X, XI

Uffici parlamentari:

Vicepresidente della XII COMMISSIONE (INDUSTRIA E COMMERCIO) dall'11 luglio 1968 al 24 maggio 1972

Presidente della X COMMISSIONE (TRASPORTI) dal 27 luglio 1976 al 19 giugno 1979

Torna all'indice

VII LEGISLATURA

Eletto nel collegio di TORINO - Proclamato il 2 luglio 1976 - Elezione convalidata il 21 ottobre 1976

Iscritto al gruppo parlamentare:

PARTITO COMUNISTA ITALIANO dal 5 luglio 1976 al 19 giugno 1979

Componente di organi parlamentari:

X COMMISSIONE (TRASPORTI) dal 5 luglio 1976 al 19 giugno 1979

Uffici parlamentari:

Presidente della X COMMISSIONE (TRASPORTI) dal 27 luglio 1976 al 19 giugno 1979

Termine del mandato: 19 giugno 1979 (conclusione della legislatura)

ATTIVITÀ DA DEPUTATO

Interventi su progetti di legge in Assemblea

Conversione in legge del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, concernente la proroga dei termini di cui all'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, sul riordinamento dei servizi marittimi, postali e commerciali di carattere locale (A.C. 1982); (15-2-1978 pagg. 14362, 14378)

Interventi su progetti di legge in Commissione

X Commissione (TRASPORTI)

Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 1977 (203), e Rendiconto generale dell’Amministrazione dello Stato per l’esercizio finanziario 1975 (204), tabella 17, Stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l’anno finanziario1977 (4-10-1976 pagg. 3, 17, 21, 32)

Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 1977 (203), e Rendiconto generale dell’Amministrazione dello Stato per l’esercizio finanziario 1975 (204), tabella 11, Stato di previsione della spesa del Ministero delle Poste e delle telecomunicazioni per l’anno finanziario1977 (5-10-1976 pagg. 3, 23, 27, 29, 36, 43)

Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 1977 (203), e Rendiconto generale dell’Amministrazione dello Stato per l’esercizio finanziario 1975 (204), tabella

10, Stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti per l’anno finanziario1977 (6-10-1976 pagg. 2, 25, 36, 52)

S. 149: Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare (A.C. 697); (25-11-1976 pagg. 1, 2, 3 - 9-12-1976 pag. 5)

Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (A.C. 597); (9-12-1976 pagg. 6, 7, 8, 9 - 15-12-1976 pagg. 11, 12)

S. 260: Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (A.C. 1052); (17-2-1977 pagg. 17, 18, 20, 21)

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (A.C. 592); (17-2-1977 pagg. 21, 27, 33, 36, 39)

CASALINO ed altri: Finanziamento in favore dell'opera di recupero della nave Cavtat (A.C. 1032); S. 522: Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave "Cavtat" di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane (A.C. 1235); (24-3-1977 pagg. 49, 55)

Modifica dell'articolo 317 del Codice della navigazione (A.C. 1176); (6-4-1977 pagg. 61, 63)

S. 568: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati (A.C. 1353); (18-5-1977 pagg. 65, 66, 67 - 25-5-1977 pagg. 83, 85)

S. 523: Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 1360); (18-5-1977 pagg. 67, 68, 70, 77, 80)

S. 559: Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori (A.C. 1352); (15-6-1977 pagg. 99, 100)

S. 562: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (A.C. 592-B); (15-6-1977 pag. 100 - 16-6-1977 pagg. 103, 104 - 22-6-1977 pagg. 105, 106 - 29-6-1977 pagg. 107, 108 - 30-6-1977 pag. 109)

Non applicabilità al personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare (A.C. 995); (20-7-1977 pagg. 115, 116, 117)

Proroga del termine per l'inizio dei lavori di costruzione delle metropolitane previsto dall'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493 (A.C. 1089); (21-7-1977 pagg. 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127)

S. 635: Norme di attuazione delle direttive delle Comunità europee concernenti il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote (A.C. 1573); (21-7-1977 pagg. 126, 127, 129)

Proroga dei termini previsti dall'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, relativa alla riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 594); (27-7-1977 pagg. 135, 137, 138)

S. 656: Assunzione e sistemazione a ruolo del personale già dipendente da organismi militari operanti nell'ambito della NATO e destinato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 1568); (15-9-1977 pagg. 145, 147)

S. 416: Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato (A.C. 1571); (21-9-1977 pagg. 149, 151, 153, 155)

Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento (A.C. 1766); (10-11-1977 pagg. 171, 176, 177 - 23-11-1977 pagg. 179, 181, 183, 184, 185, 186)

S. 587: Modifiche ed integrazioni alla legge 8 aprile 1976, n. 203, recante norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere (A.C. 1756); (13-12-1977 pagg. 187, 189, 190)

BERNARDI ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (A.C. 1841); (13-12-1977 pagg. 191, 192, 193 - 15-12-1977 pagg. 195, 196, 197)

S. 699: Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (A.C. 1689); (21-12-1977 pagg. 217, 218 - 26-4-1978 pagg. 245, 246)

MORAZZONI ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, concernente modifiche alle norme relative al sistema aeroportuale di Milano (A.C. 1721); Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano (A.C. 1871); (21-12-1977 pagg. 200, 201, 202)

S. 950: Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente la nuova disciplina del lavoro straordinario e disposizioni in materia di orario di lavoro per il personale delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (A.C. 1902); (21-12-1977 pagg. 202, 203, 205, 207, 208, 210)

S. 921: Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente modificazioni ai trattamenti economici e normativi in materia di trasferta e trasloco, previsti dalla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, sulle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 1892); (21-12-1977 pagg. 211, 212)

S. 922: Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente la nuova disciplina dei compensi per lavoro straordinario ai dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 1893); (21-12-1977 pagg. 213, 214, 215, 216)

Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e

le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (A.C. 1674); (5-4-1978 pagg. 231, 232 - 13-4-1978 pagg. 233, 234, 235)

S. 1009: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (A.C. 2005); (5-4-1978 pagg. 225, 229, 231 - 13-4-1978 pagg. 235, 237, 240 - 26-4-1978 pag. 246 - 4-5-1978 pagg. 284, 285, 286)

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1978 (2103), e Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1976 (2014), tabella 10, Stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti per l'anno finanziario 1978 (6-4-1978 pagg. 3, 7, 8)

Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (A.C. 2118); (20-4-1978 pagg. 241, 242)

S. 1007: Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (A.C. 2122); (27-4-1978 pag. 249 - 4-5-1978 pagg. 258, 259, 266, 269, 270)

S. 1008: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (A.C. 2123); (4-5-1978 pag. 270)

S. 1089: Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 (A.C. 2158); (21-6-1978 pagg. 299, 300 - 26-7-1978 pagg. 321, 324, 328, 329)

Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso (A.C. 2272); (29-6-1978 pagg. 301, 307, 308, 310, 311, 312)

Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda (A.C. 2245); (18-7-1978 pagg. 313, 319 - 2-8-1978 pagg. 331, 334, 338, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 353, 356, 357, 358, 360, 361)

S. 1183: Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (A.C. 2271); (14-9-1978 pagg. 369, 371 - 19-9-1978 pag. 376 - 20-12-1978 pagg. 495, 500, 501, 502, 503, 504)

S. 1253: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (A.C. 2370); (14-9-1978 pagg. 363, 366, 369 - 19-9-1978 pag. 373 - 31-1-1979 pagg. 609, 610, 612)

S. 1270: Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (A.C. 2391); (26-9-1978 pagg. 377, 381, 382 - 10-10-1978 pagg. 385, 393, 395, 397, 407, 408)

Modifica agli articoli 10 e 29 della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 1703); (9-11-1978 pagg. 421, 422)

Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 (2432), tabella 10, Stato di previsione della spesa per il Ministero dei Trasporti per l’anno finanziario 1979, tabella 11, Stato di previsione della spesa del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni per l’anno finanziario 1979, tabella 17, Stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l’anno finanziario 1979 e Rendiconto generale dell’Amministrazione dello Stato per l’esercizio finanziario1977 (2372); (15-11-1978 pagg. 3, 4, 12, 19, 22, 29 – 21-11-1978 pag. 29 - 22-11-1978 pagg. 47, 59, 60, 64, 67, 69, 80, 86, 88, 102, 107, 109, 113, 117)

Norme in materia di programmazione portuale (A.C. 687-TER); MAROCCO: Norme in materia di programmazione portuale (A.C. 1026-TER); Norme in materia di programmazione portuale (A.C. 1121-TER); (29-11-1978 pagg. 426, 427, 428, 431, 437, 448, 449, 454, 455, 457, 459, 460, 461, 462 - 30-11-1978 pagg. 463, 465, 466, 468, 469, 474, 475 - 14-12-1978 pagg. 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494)

S. 1096: Trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale con qualifiche dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (A.C. 2498); (21-12-1978 pagg. 505, 506, 507, 508, 510, 511)

Nuove norme su inquadramento, ordinamento organico, stato giuridico e trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (A.C. 2603); (21-12-1978 pagg. 513, 518, 521, 522, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 533, 534, 535, 536, 538, 539, 540, 541, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 573)

S. 1403: Disposizioni concernenti il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (A.C. 2612); (31-1-1979 pagg. 589, 597, 598, 600, 601)

Nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico (A.C. 2657); (14-3-1979 pagg. 613, 623, 626, 627, 628, 629, 630, 632, 633, 634, 636, 637, 642, 646, 647, 648, 650)

S. 1011- 1024- 1071: Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli (A.C. 2434); (29-3-1979 pagg. 651, 653, 655, 656)

IV GIUSTIZIA e X TRASPORTI

S. 148: Disciplina della professione di raccomandatario marittimo (A.C. 717); (2-2-1977 pagg. 1, 7 - 10-2-1977 pag. 9 - 16-2-1977 pagg. 22, 23, 26, 28, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38)

IX LAVORI PUBBLICI e X TRASPORTI

Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (A.C. 1198); (29-6-1977 pagg. 1, 4, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17)

X TRASPORTI e XII INDUSTRIA E COMMERCIO

S. 558: Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada (A.C. 1691); (12-10-1977 pag. 1)

Attività non legislativa in Assemblea

Interrogazioni

BAGHINO: Sul ferimento del vicedirettore de La Stampa, Carlo Casalegno, e del dirigente dell'Ansaldo, Carlo Castellano (INTERR n. 2097);BALZAMO: (INTERR n. 2061);BIASINI: (INTERR n. 2102);BONINO EMMA: (INTERR n. 2104);BOZZI: (INTERR n. 2063);COSTAMAGNA: (INTERR n. 2056);DELFINO: (INTERR n. 2064);GALASSO: (INTERR n. 2057);MAGRI: (INTERR n. 2070); (INTERR n. 2089);NATTA ALESSANDRO: (INTERR n. 2083);PAJETTA: (INTERR n. 2065);PANNELLA: (INTERR n. 2067); (INTERR n. 2103);PICCOLI FLAMINIO: (INTERR n. 2060);PINTO: (INTERR n. 2105);ROMITA: (INTERR n. 2059);SERVELLO: (INTERR n. 2062); (23-11-1977 pagg. 12596, 12607)

INTERPELLANZE

CASTELLINA LUCIANA: Disastro ferroviario del 15 aprile 1978 sulla linea Roma-Firenze (INTERP n. 353); LIBERTINI (INTERP n. 350); (24-7-1978 pagg. 20007, 20011)

LA MALFA GIORGIO: Disfunzioni del servizio aereo e proposte di scioglimento della società Alitalia (INTERP n. 343); LIBERTINI (INTERP n. 351); (24-7-1978 pagg. 20014, 20018)

Torna all'indice

INTERVENTI SU PROGETTI DI LEGGE IN ASSEMBLEA

255.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 FEBBRAIO 1978

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIOTTI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Conversione in legge del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, concernente la proroga dei termini di cui all'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, sul riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1982) . . 14360

PRESIDENTE 14360, 14362, 14377, 14382, 14394, 14397

BAGHINO 14382, 14397

BELCI 14397

CUFFARO 14378

LABRIOLA 14387

LIBERTINI, *Presidente della X Commissione* 14362, 14378

LUCCHESI 14397

MAROCCO 14385, 14396, 14397

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . 14378, 14391, 14395, 15396

TOMBESI, *Relatore* 14390

VERNOLA 14360

no quelle caratteristiche di necessità e di urgenza che sono proprie delle norme contenute in un decreto-legge.

Sono queste le perplessità che abbiamo ritenuto di inserire nella premessa al parere della Commissione affari costituzionali e che mi sono permesso di rappresentare all'Assemblea, perché possa valutarle prima di procedere oltre nello esame del decreto in discussione.

LIBERTINI, *Presidente della X Commissione*. Signor Presidente, chiedo che si sospenda l'esame del disegno di legge n. 1982, per dar modo alla Commissione trasporti di riunirsi per valutare le osservazioni testè espresse dall'onorevole Vernola a nome della Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Ritengo che la richiesta avanzata dall'onorevole Libertini possa essere accolta. Nel frattempo si passerà all'esame del disegno di legge n. 2040, che figura al successivo punto dell'ordine del giorno.

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 gennaio 1978, n. 10, concernente svolgimento delle elezioni delle rappresentanze studentesche negli organi di governo universitario (approvato dal Senato) (2040).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 gennaio 1978, n. 10, concernente svolgimento delle elezioni delle rappresentanze studentesche negli organi di governo universitario.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Giordano.

GIORDANO, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Zanone. Ne ha facoltà.

ZANONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo in questo dibattito anche se questo decreto-legge che per la seconda volta, dopo il rinvio già disposto per il 1977, ha nuovamente rinviato la elezione delle rappresentanze studentesche negli organi di governo universitari, è ormai irreversibile nei suoi effetti.

Gli effetti del decreto adottato dal Governo il 16 gennaio scorso, pochi minuti prima delle dimissioni del Ministero, sono ormai, come dicevo, irreversibili; vogliamo tuttavia che resti agli atti della Camera la dichiarazione del nostro dissenso, del resto già manifestato al Senato dal collega Balbo e, prima ancora, anche in altre sedi, quando la intenzione del rinvio fu preannunciata da parte di alcuni partiti, poi smentita ed infine attuata dal Governo alla sua ultima ora.

Il nostro dissenso contro questa espropriazione dei diritti elettorali degli studenti non è stato – vorrei farlo osservare – un dissenso isolato. La richiesta del rinvio fu smentita, almeno in un primo tempo a quanto mi risulta, dal responsabile per la politica scolastica del partito di Governo, l'onorevole Tesini; e alle proteste dei giovani liberali contro la sospensione delle elezioni universitarie si sono associati pubblicamente i giovani della democrazia cristiana, quelli del partito socialdemocratico e, almeno in alcuni atenei (come si è letto, ad esempio, in un giornale fiorentino) anche universitari e circoli universitari socialisti e comunisti.

(...)

ge, per prassi ormai costante, è molto ampia e trova un unico limite nella eventuale estraneità delle modifiche proposte all'argomento in discussione; né la Presidenza può valutare se tali modifiche riprendano o meno norme di progetti di legge già presentati alla Camera. Infine, è da rilevare che non esistono limiti particolari alla emendabilità dei decreti-legge in sede di conversione per la circostanza che il Governo è dimissionario.

LIBERTINI, *Presidente della X Commissione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI, *Presidente della X Commissione.* Vorrei dichiarare, a nome della Commissione, che per la parte che riguarda la emendabilità del decreto ci rimettiamo, ovviamente, alle dichiarazioni testé rese dalla Presidenza della Camera.

Per quanto riguarda il parere espresso dalla Commissione affari costituzionali, la Commissione trasporti ha già presentato alla Presidenza alcuni emendamenti che appunto recepiscono i suggerimenti della stessa Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Cuffaro. Ne ha facoltà.

CUFFARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, è bene che si sia giunti ad un completo chiarimento circa il parere della Commissione affari costituzionali perché altrimenti, se fossero rimaste ombre di dubbio, meglio sarebbe stato scorporare la parte aggiunta dalla Commissione trasporti. Per tal motivo siamo stati d'accordo con l'iniziativa del Comitato dei nove e con quella del relatore per la Commissione affari costituzionali, al fine di sgomberare il campo da qualsiasi dubbia interpretazione.

Possiamo riconoscere che qualche perplessità poteva esistere, anche se vi erano e vi sono valide ragioni di merito e di urgenza per un abbinamento al testo del decreto di pura e semplice proroga della proposta di legge approvata in sede referente dalla Commissione trasporti e già iscritta all'ordine del giorno della Assemblea.

Una pura e semplice proroga avrebbe protratto l'attuale regime di incertezza e avrebbe probabilmente comportato scompensi, nel momento in cui il passaggio delle linee fosse diventato definitivo. Infatti, senza una chiara normativa, le società di preminente interesse nazionale, che debbono organizzare i servizi e subentrare alle società private, avrebbero molto probabilmente avuto delle remore ad organizzarsi; e forse saremmo arrivati alla scadenza con la necessità di ulteriori rinvii. È bene, infatti, che si sappia che il decreto di proroga si è reso necessario perché l'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, non ha trovato pronte le società facenti capo alla Finmare, che avrebbero dovuto assumere i servizi entro il 1° gennaio 1978, per il collegamento fra la costa italiana dell'Adriatico e quella iugoslava, e quelli fra le due coste e le isole Tremiti.

La legge n. 169 aveva infatti previsto la cessazione, entro quella data, della efficacia delle convenzioni sia con la società di navigazione « Alto Adriatico » sia con la società « Linee marittime dell'Adriatico ». Si profilava quindi, non essendo pronte le società a subentrare nei servizi, la possibilità di una interruzione dei servizi stessi. Senza la proroga ci sarebbe stato un grave danno per le economie locali, una paralisi di linee che pur sempre effettuano collegamenti di grande importanza, un pregiudizio soprattutto per l'occupazione dei marittimi e del personale amministrativo delle due società legate alle linee, che debbono passare alla gestione delle società di preminente interesse nazionale, e per le quali la legge n. 169, contrariamente a quanto era avvenuto per altri

(...)

Torna all'indice

INTERVENTI SU PROGETTI DI LEGGE IN COMMISSIONE

SEDUTA DI LUNEDI' 4 OTTOBRE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 16,30.

PRESIDENTE. Comunico, preliminarmente, che i deputati Zoppi, Zucconi, Federico e Lamorte sono sostituiti, per la seduta odierna, dai deputati Buro Maria Luigia, Pisanu, Usellini e Sanza.

L'ordine del giorno reca l'esame, per il parere alla V Commissione bilancio, dei disegni di legge:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 » (203);

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1977 (Tabella n. 17) »;

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1975 » (204);

Ritengo che l'esame dei disegni di legge possa avvenire congiuntamente. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCCHESI, *Relatore*. Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno 1977 si pone come momento di sviluppo logico del precedente, anche se il ritmo di incremento della spesa non raggiunge i livelli verificatisi nell'intervallo 1975-76. Segno tangibile questo che – se pur tra difficoltà ed incomprensioni – si è messo in moto un meccanismo di particolare attenzione nei confronti dei problemi della marina mercantile e, più in generale, dei traffici marittimi.

Se quindi fu possibile l'anno passato parlare, certo con ottimismo misto a speranza, di un salto di qualità, mi pare opportuno sottolineare oggi la volontà di procedere in avanti se pure nella difficoltà di una situazione economica che non lascia molto spazio a voli pindarici o alla immaginazione di prospettive oggettivamente irraggiungibili, almeno nel breve e medio periodo.

Certo molte delle linee di movimento previste l'anno passato – sia a livello ministeriale sia a quello parlamentare – hanno subìto una brusca interruzione in relazione all'anticipato scioglimento delle Camere e alla conseguente consultazione elettorale, ma credo rimangano inalterate (se vi sarà lo sforzo convergente di tutti) le possibilità di procedere in avanti e di portare a compimento le già iniziate e necessarie trasformazioni del settore.

Desidero perciò sottolineare – prima di ricapitolare le cifre salienti che sono alla base del presente stato di previsione nelle loro risultanze globali – alcune valutazioni, necessità e problemi non risolti o avviati a soluzione, ritenendo che questo sia momento non secondario ma qualificante di confronto tra Parlamento e Governo.

Confido che la necessaria sottolineazione dei singoli problemi non faccia passare troppo in secondo piano la realtà della costante interconnessione tra gli stessi. Così come deve essere subito ribadita – in via prioritaria – la necessità di tenere presente quanto avviene altrove.

A questo proposito, senza voler sviluppare il discorso sulla personale convinzione di una auspicabile fusione delle competenze del Ministero della marina mercantile e di quello dei trasporti onde superare una illogica e anacronistica divisione in un settore che necessita di un costante coordinamento, desidero dire che va comunque sottolineata in via generale l'esigenza di un costante raccordo tra i due dicasteri e di questi con la sottostante realtà regionale.

Questo non solo per risolvere incongruenze quali quelle relative, ad esempio, alla concorrenza che si verifica nei colle-

(...)

operatori e lavoratori. Non ricordo se su questo argomento ho presentato una interrogazione alla fine della sesta legislatura o all'inizio della settima; se è stato nella sesta, la richiamerò perché mi sembra indispensabile avere chiarezza sulla questione.

Vorrei sottolineare infine un altro problema, che attiene alla pesca. Ella sa, signor ministro, che va estendendosi la « mania » di portare il limite delle acque territoriali a 200 miglia tra i vari stati, attuando una restrizione sull'area destinata alla pesca libera assolutamente inconcepibile: occorre al riguardo un intervento anche in sede internazionale per evitare che si fissi questo limite e questo ostacolo alla nostra pesca.

Potrei continuare nell'esame dei problemi che sono molti, potrei richiamare voci dello stato di previsione ma per ragioni di tempo ritengo di dover rimandare ad altro momento la loro trattazione, alcuni dei quali saranno senz'altro argomento di ordini del giorno che presenterò.

PRESIDENTE. Vorrei dire all'onorevole Baghino, che ha sollevato la questione, che nessuno più di me è amareggiato per le strettoie in cui avviene la discussione sul bilancio; proprio queste ragioni dovrebbero indurci a rivedere in sede regolamentare l'impostazione del bilancio stesso.

Voglio comunque precisare che la presente discussione si svolge in tempi così ristretti per una espressa decisione della Presidenza della Camera presa con il consenso unanime della conferenza dei capi gruppo: ognuno porta quindi la sua parte di responsabilità. Quanto al metodo dei lavori, rimane perfettamente valido quanto abbiamo già stabilito nelle precedenti sedute: la riunione cui ella allude avrà luogo, come richiedono alcuni gruppi politici, dopo la discussione dei bilanci e secondo le decisioni che saranno prese dall'ufficio di Presidenza che è già convocato per giovedì prossimo alle ore 11.

MAROCCO. Signor presidente, non è la prima volta che partecipo all'esame di uno stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile e devo dire purtroppo che anche nelle circostanze precedenti abbiamo dovuto rilevare la difficoltà di un esame approfondito nei confronti di una materia tanto importante quale è quella della politica marittima, in tempi così ristretti.

Quanto alla tabella n. 17 e alla relazione che la accompagna, devo rilevare che è così scarsa di dati che difficilmente un deputato può addentrarsi in un esame approfondito della vasta tematica che la politica marittima comporta e richiede. Proprio per questo devo esprimere un apprezzamento al collega Lucchesi poiché, malgrado i tempi ristrettissimi per preparare la relazione, ha avuto la capacità di dare ampie indicazioni dal punto di vista contenutistico, il che mi pare molto importante.

Desidero anch'io fare alcune considerazioni che del resto sono già state sollevate dagli altri colleghi.

Innanzi tutto vorrei richiamare l'attenzione, anche per avere una parola rassicurante da parte del ministro, sul problema della cantieristica. Questo settore sta vivendo un momento particolarmente delicato derivante dalla situazione internazionale ed è indispensabile che si prendano iniziative tempestive per evitare una caduta di produzione, e quindi anche un aumento della disoccupazione che già si è dovuta registrare nel corso di questi mesi.

Come noto, il periodo di maggiore espansione della cantieristica si è avuto nel 1972-73, quando il mercato navale tirava ed anche i cantieri italiani avevano acquisito un carico di lavoro particolarmente consistente. Fu un momento caratterizzato da un'espansione della domanda navale mai prima verificatasi; ma anche un periodo in cui a livello mondiale, si raggiunse una supercapacità produttiva, soprattutto per l'imprevidente politica di esasperata espansione praticata in particolare dai giapponesi. La crisi del petrolio, la recessione economica internazionale e la particolare situazione italiana, sono eventi recenti ed a tutti noti. Noti sono anche i riflessi negativi del mercato navale abbattutisi sulla cantieristica mondiale caduta in una gravissima crisi guidicata da tutti di lunga e difficile soluzione, soprattutto per l'esistenza nel mondo, come dicevo prima, di capacità produttiva largamente eccedente il fabbisogno, attuale e prevedibilmente prossimo, di navi. Basti pensare che al luglio 1976 si avevano nel mondo ordini per un totale di 2553 navi, pari a 123 milioni di Tpl.: cifre più o meno corrispondenti a quelle del 1971, cioè di sei anni fa; mentre la capacità produttiva odierna è circa doppia di quella di allora.

(...)

no seri motivi di apprensione derivanti dagli eventi sismici che purtroppo hanno colpito le popolazioni del Friuli che sono state appunto ospitate sulla costa, aggravando così l'economia di quelle località già di per sé debole. A questo proposito chiedo quindi una risposta dell'onorevole ministro a garanzia della continuità del servizio sopra ricordato, così come si era impegnato a suo tempo il ministro Gioia nell'ordine del giorno da me richiamato ed approvato nel corso della passata legislatura.

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche del relatore e del Governo.

LUCCHESI, *Relatore*. Devo dire che malgrado la ristrettezza dei tempi che ci sono imposti per questa discussione, malgrado le difficoltà che questo comporta per ognuno di noi, compreso il relatore, (il quale, per altro, ha avuto la fortuna di poter contare con compiutezza sul rappresentante del Ministero della marina mercantile per avere a disposizione il maggior numero di dati e di notizie – e di questi ringrazio nuovamente l'onorevole ministro –), mi sembra siano emersi spunti e dati estremamente interessanti che saranno ragione di ulteriore approfondimento e discussione quando ci troveremo, come Commissione, a proseguire, nel normale *iter* dei lavori parlamentari, la nostra azione, oggi praticamente appena all'inizio.

Spero che mi sia consentito brevemente, al di là delle considerazioni che vorrà fare l'onorevole ministro e che certo non spetta a me fare, dichiarare la personale adesione rispetto a molte osservazioni che sono state fatte e che mi sia consentito scorrere brevemente alcune considerazioni a questo riguardo.

Concordo con il rilievo espresso dall'onorevole Guerrini per assicurare alla Commissione una migliore leggibilità del bilancio, che continua a presentarsi di difficile interpretazione, e concordo altresì con la considerazione – accennate anche dall'onorevole Pani – volta a risolvere definitivamente il problema dei residui passivi, di cui non si riesce a comprendere a pieno la dimensione. Mi trovano consenziente anche i rilievi espressi circa la gravità della situazione della pesca, problema su cui si è incentrata gran parte della discussione di questa sera, segno evidente della importanza del settore.

Per quanto riguarda il settore degli incentivi, che dovrebbero favorire il settore dell'associazionismo, ritengo che se essi sono concessi *ex post* non servono molto a facilitare l'attività di confluenza delle diverse esperienze che operano in questo settore.

L'onorevole Pani ha posto l'interrogativo se si servono meglio le esigenze del paese incentivando la spesa o non invece diminuendo qualche impegno di spesa. Non si può dare, secondo me, una risposta definitiva a questo problema e probabilmente spetterà alla nostra attenzione verificare dove le spese impongono un aumento e dove invece possono consentire decurtazioni. E concordo con lui che probabilmente vi sono voci, senza grande rilevanza, che potrebbero subire diminuzioni, cosa che sarebbe positivamente apprezzata dalla pubblica opinione.

Per quanto riguarda il problema del piano Finmare, vi sono a questo proposito opinioni e informazioni diverse. Personalmente sono del parere, e ribadisco quanto ho già detto nella mia relazione, che, malgrado tutte le difficoltà che obiettivamente vi sono in un settore così delicato, il piano Finmare debba essere portato avanti. Lo stesso onorevole Marocco ne ha dato una conferma indiretta quando ha parlato della crisi del settore cantieristico; ed io ritengo che la dimensione della crisi nel nostro paese sarebbe ancora più grande se ad un certo momento il Parlamento non avesse il coraggio di adottare e mandare avanti questo piano.

Concordo anche sul fatto, ribadito in quasi tutti gli interventi, che il settore della pesca necessita di una riforma di ben più ampia portata rispetto a quella parziale adottata fino ad ora, con la speranza – auspicata dall'onorevole Marocco – che nel prosieguo del tempo si possa pervenire all'adozione di un testo unico in materia.

Per quanto riguarda la questione della classificazione dei porti, di cui ha parlato l'onorevole Tombesi, io ritengo che essa non risolva nulla, soprattutto non risolva la necessità delle strutture portuali. Sono del parere, tuttavia, che si tratti di un passaggio formale, obbligato attraverso cui transitare se si vuole giungere anche in questo settore a dar vita a delle scelte di natura programmatoria effettive.

Sul problema dei bacini di carenaggio, sollevato dall'onorevole Baghino, ho avuto in passato occasione di occuparmi di esso

(...)

Per quanto riguarda infine il problema dell'associazionismo tra produttori, tengo a precisare che la sua mancata realizzazione non è assolutamente dipesa dal Ministero che cercherà comunque di studiare le cause che hanno determinato i ritardi nella formazione di tali associazioni e cercherò, con la collaborazione degli enti locali e delle regioni, di portare avanti una politica diversa in questo settore.

Concludo, signor presidente, riaffermando la mia disponibilità totale a collaborare con la Commissione in sede di audizione e, anche al di là di essa, per rispondere ad altre domande e a tutte le altre questioni emergenti che sono oggetto delle mie cure particolari.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro, per la replica molto esauriente e dettagliata, che si inserisce nella strada di un confronto molto preciso tra Governo e Parlamento.

Colgo l'occasione per annunciare alla Commissione in modo formale che sono presenti per la prima volta tra noi l'onorevole Del Castillo, che sostituisce il compianto onorevole Volpe, e l'onorevole Guasso, al posto del collega Garbi passato ad altra Commissione: saluto i due colleghi ed auguro loro buon lavoro. L'onorevole Pani aveva preannunciato la presentazione di emendamenti: vorrei sapere se scioglie la riserva.

PANI. Ci riserviamo di presentare gli emendamenti in sede di Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Pani, Bocchi e Ceravolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

in accoglimento delle esigenze riconosciute relativamente alla unificazione delle competenze in materia dei trasporti,

impegna il Governo

a formulare, nel contesto del piano nazionale dei trasporti di imminente presentazione, proposte precise in relazione ad un avvio effettivo di forme di coordinamento che consentano di superare l'attuale situazione e al fine di convenire ad una completa unificazione di tutta la materia ».

(0/203-tab. 17/1/10)

Mi si consenta di osservare che probabilmente la sede più idonea per la presentazione di questo ordine del giorno sarebbe la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

PANI. Lo ripresenteremo anche in quella sede.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Sono dello stesso parere del presidente. Se il collega Pani lo ritirasse per ripresentarlo in occasione dell'esame del bilancio del Ministero dei trasporti, mi pare che sceglierebbe la sede più opportuna.

PANI. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pani, Forte, Bocchi, Calaminici, Guerrini, Casalino, Ceravolo e Cuffaro hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'importanza della ristrutturazione e dello sviluppo dell'industria cantieristica,

impegna il Governo

a considerare adeguatamente la materia nell'ambito del piano di riconversione industriale ».

(0/203-tab. 17/2/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

PANI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pani, Bocchi e Ceravolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuto che la minacciata cessazione del servizio da parte della società Linee Canguro aggraverebbe la già precaria situazione dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna,

impegna il Governo

a compiere con urgenza i passi necessari perché, in attesa che si pervenga ad una

complessiva definizione del problema dei trasporti marittimi tra la Sardegna e la penisola si mantenga la continuazione del servizio fino al 31 dicembre 1976 ».

(0/203-tab. 17/3/10)

PANI. Questa richiesta nasce dall'esigenza di evitare che si produca un elemento di turbativa tra la Regione e il Governo...

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Signor presidente non posso accettarlo. Vorrei pregare l'onorevole Pani, che certamente giovedì parteciperà all'incontro in cui darò dettagliate spiegazioni in merito, di ritirare il suo ordine del giorno per ripresentarlo semmai in Aula quando avrà elementi di giudizio tali da consentirgli di ritenere opportuna o meno tale presentazione.

Se dovessi prendere posizione ora, dovrei dire a malincuore all'onorevole Pani che non posso accettare questo ordine del giorno.

PANI. Ritiro l'ordine del giorno per evitare che venga respinto, ma riservandomi di ripresentarlo in Aula.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che in base al regolamento un ordine del giorno può essere ripresentato in Aula soltanto se è stato respinto o non accolto in Commissione.

Se non ho frainteso le dichiarazioni, mi sembra di poter dire che questo ordine del giorno non è stato accolto dal Governo, per cui potrà essere ripresentato in Assemblea.

Gli onorevoli Pani, Bocchi e Guerrini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a promuovere assieme alla Regione sarda e ai sindacati una conferenza triangolare per definire le linee di un piano organico dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna anche al fine di ridefinire, nel contesto di una funzionale analisi degli attuali costi di gestione, il problema delle tariffe di trasporto passeggeri e merci ».

(0/203-tab. 17/4/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Mi pare che il Ministro Morlino abbia annunciato per la prossima settimana una riunione dei ministri del CIPE, e in quella sede, ovviamente, anche questo problema potrebbe essere trattato. Ma non mi sento di accettare una vera e propria conferenza triangolare. Posso invece venire in Sardegna anche a breve scadenza, cioè nel giro di un mese, per discutere la questione con gli assessori della Regione e con i rappresentanti sindacali, ma senza arrivare ad una decisione che è di competenza del CIPE. Posso discutere, sentire le richieste che vengono avanzate, ma non si può trasmodare rispetto a quelli che sono i compiti dell'esecutivo, anche se la Regione sarda verrà sicuramente consultata.

PANI. L'impostazione data dal Ministro è molta riduttiva. Con questo ordine del giorno vorremmo sollecitare il Governo a disporsi alla possibilità di una simile conferenza.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Poiché martedì ho assunto un preciso impegno al Senato, lasciamo che questo incontro avvenga nella forma in cui è stato accolto dalle parti.

PRESIDENTE. Si potrebbe anche dire che il Ministro, in relazione a questo ordine del giorno, riconferma l'impegno assunto al Senato.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Concordo con questa interpretazione.

PANI. Sono d'accordo anche io con questa soluzione, e ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a realizzare qualsiasi iniziativa utile per far sì che il collegamento tra le isole ed il continente sia adeguato in ogni momento alle esigenze sia per quanto riguarda i rifornimenti e sia in relazione al movimento passeggeri ».

(0/203-tab. 17/5/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei dire che a questo proposito ho fatto delle precise dichiarazioni il 12 agosto dinanzi a questa Commissione. Per quanto riguarda i collegamenti tra Genova e la Sardegna, collegamenti assicurati dai « Canguri », il 13 agosto ho convocato i rappresentanti dei lavoratori insieme ai rappresentanti della società armatoriale e della società finanziaria, cioè la Bastogi e si era concordata una tregua fino al 30 agosto. Purtroppo questa tregua non è stata rispettata tanto che dal 13 agosto si sono verificate ben 48 ore di sciopero. Comunque, lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guerrini, Pani e Casalino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ascoltata la relazione dell'onorevole Lucchesi e gli interventi degli onorevoli componenti la X Commissione, relativamente al settore della pesca e alle riconosciute necessità che il Governo e il Parlamento esprimano un impegno che sia in grado, per sforzo finanziario e di programmazione, per volontà politica e azione legislativa, di avviare una nuova politica della pesca;

sottolinea il contributo che una pesca rinnovata e moderna può e deve recare allo sforzo per fare uscire l'Italia dalla gravissima crisi economica;

sottolinea in particolare come una azione coerente e coordinata in direzione della pesca pelagica e dello sforzo per dotare il settore di strutture a terra di conservazione e di trasformazione del pescato;

sottolinea altresì la necessità di promuovere una azione coordinata con le Regioni, le province, i comuni interessati il movimento cooperativo per orientare il consumo di pesce e in particolare di quello azzurro ed affermare una nuova alimentazione – recando anche per questa via un contributo alla diminuzione del *deficit* alimentare con l'estero – tramite azioni promozionali qualificate;

impegna il Governo

ad adottare misure che rendano le procedure di attuazione delle leggi capaci di erogare – secondo le loro finalità e in rapporto alle scelte prioritarie sopra proposte – le somme previste nel presente bilancio;

impegna inoltre il Governo

ad adottare od a proporre urgenti misure per consentire l'uso dei residui passivi che si sono via via accumulati negli esercizi finanziari degli anni scorsi ».

(0/203-tab. 17/6/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Il ritardo è dovuto alla lentezza con cui vengono presentati i documenti giustificativi da parte degli interessati e alla necessità di accertare l'esecuzione delle opere. Potrei accettare questo ordine del giorno, con la preghiera ai presentatori di voler sostituire alla prima parte le parole « nuova politica della pesca » con altre parole, anche al fine di non abusare delle parole stesse.

GUERRINI. Non siamo d'accordo sulla valutazione della gravità della situazione.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei invitare i presentatori di questo ordine del giorno a voler sopprimere il riferimento alla nuova politica della pesca, facendo magari riferimento ad una politica della pesca « tale da trarre fuori dalle difficoltà strutturali la pesca italiana ». In questo senso potrei accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione.

GUERRINI. Accetto gli emendamenti e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marocco, Tombesi, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Piccinelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti della Camera dei deputati;

nel richiamare l'esame e la discussione avvenuta nella precedente legislatura sul disegno di legge n. 3649: « Riordinamento dei servizi marittimi, postali e commerciali di carattere locale » e con riferimento all'articolo 8 del disegno di legge n. 1367 il quale prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, verranno a cessare di avere efficacia le convenzioni stipulate fra lo Stato e la Società di navigazione dell'Alto Adriatico per l'esercizio

dei servizi marittimi passeggeri di carattere internazionale;

preoccupata per le notizie secondo le quali la " Società di navigazione Alto Adriatico " avrebbe deciso di anticipare il disarmo della motonave Dionea, sopprimendo conseguentemente la linea Trieste-Grado con un anno di anticipo, senza per altro avere l'assicurazione che quell'importante collegamento marittimo, con località turistiche di carattere internazionale, venga comunque assicurato dal Lloyd Triestino, come da affidamenti dati dal Governo in sede di approvazione del richiamato provvedimento legislativo;

impegna il Governo

a riconfermare le decisioni a suo tempo assunte, affidando alla Società di navigazione Lloyd Triestino, ai sensi dell'articolo 4 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, l'esercizio di una linea regolare fra Trieste e Grado con decorrenza 1° maggio 1977 ».

(0/203-tab. 17/7/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno.

MAROCCO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo

ad assumere con prontezza le iniziative necessarie per risolvere globalmente il problema della pesca sia in riferimento all'esigenza di aumentare il consumo del pesce, sia alla necessità della diminuzione del costo, e sia in riferimento all'adeguamento delle attrezzature idonee ad incrementare l'entità del pescato, alla conservazione, nonché per dare una giusta soluzione ai problemi degli oltre sessantamila pescatori ».

(0/203-tab. 17/8/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a realizzare una più razionale utilizzazione dei beni e delle fasce demaniali ed a coordinare gli interventi delle varie amministrazioni centrali e periferiche competenti, per una concreta difesa dell'ambiente marino, una valorizzazione turistica sinora disattesa e comunque garantire il libero accesso alla spiaggia a tutta la popolazione ».

(0/203-tab. 17/9/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. La nuova legge sul demanio disciplina tutta la materia cui si riferisce l'ordine del giorno dell'onorevole Baghino.

BAGHINO. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole Ministro e ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo

a garantire la sicurezza dell'esercizio della pesca nell'ambito del rispetto delle norme internazionali ».

(0/203-tab. 17/10/10)

PRESIDENTE. Mi consenta, onorevole Baghino, di osservare che con questo ordine del giorno ella praticamente raccomanda al Governo di espletare un compito che è istituzionalmente suo.

BAGHINO. Posso anche non averlo espresso bene, ma esiste un pericolo – come del resto ha sottolineato il Ministro nella sua replica – che non vi sia più fra poco tempo area per pescare, perché ognuno cerca di ampliare giuridicamente la sua fascia costiera. Io quindi raccomando che si vigili affinché ciò non avvenga e non ci si trovi poi di fronte ad un dato di fatto per cui non sarà più possibile far niente.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Invito l'onorevole Baghino a ritirare il suo ordine del giorno, altrimenti sarò costretto a non accettarlo.

BAGHINO. Lo ritiro, ma farò vedere che ne è stato accettato uno simile l'anno scorso.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo

a dare luogo alle iniziative necessarie allo scopo di rendere possibile in termini brevi la completa realizzazione del porto di Voltri, indispensabile perché il porto di Genova, così integrato, possa rispondere adeguatamente alle nuove e pressanti esigenze derivanti dalle richieste complesse che provengono dai vari utenti ».

(0/203-tab. 17/11/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Comprendo le sue esigenze anche elettoralistiche, ma se ognuno dei presenti facesse una richiesta analoga per il proprio porto, è chiaro che dovrei respingerle tutte.

BAGHINO. Ma Voltri, signor Ministro, significa Genova e i miliardi non mancano.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Le posso assicurare che il Governo si interesserà del porto di Voltri nel quadro di tutti gli altri porti italiani. Prego quindi l'onorevole Baghino di ritirare il suo ordine del giorno.

BAGHINO. Lo ritiro, a seguito della dichiarazione del Ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a studiare con urgenza interventi adeguati al fine di dare inizio alla soluzione del pressante problema dei costi e della produttività del lavoro nei porti, nonché i problemi di ristrutturazione al fine di realizzare l'incremento necessario delle correnti di traffico verso i porti nazionali ».

(0/203-tab. 17/12/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda la prima parte dell'ordine del giorno concernente la produttività del lavoro nei porti, posso senz'altro assicurare l'onorevole Baghino che il mio Ministero se ne sta occupando. La seconda parte concerne invece uno degli obiettivi istituzionali del Ministero.

Lo accetto comunque come raccomandazione.

BAGHINO. Non insisto nella votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a potenziare con gli opportuni interventi, la formazione professionale dei giovani al fine di disporre di marittimi altamente qualificati, anche in riferimento alle nuove esigenze tecnologiche ».

(0/203-tab. 17/13/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione nei limiti di competenza del mio dicastero.

BAGHINO. Non insisto nella votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Cerullo e Lauro hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

ad una sollecita ristrutturazione dell'ordinamento portuale atta a risolvere l'attuale crisi mediante presentazione di apposito disegno di legge ».

(0/203-tab. 17/14/10)

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Lauro e Cerullo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a promuovere iniziative – affiancando pure quelle già in atto o che potranno essere promosse – per la costruzione di nuove « Case del marittimo » – ed ovviamente per

l'ammodernamento di quelle esistenti – nei porti di maggior traffico sia mercantile e sia turistico ».

(0/203-tab. 17/15/10)

A prescindere dalla risposta del Ministro ho qualche difficoltà a riceverlo in questa forma perché si ravvisa la competenza del Ministero dei lavori pubblici.

BAGHINO. Penso che il Ministro della marina mercantile Fabbri lo possa accettare come raccomandazione per la parte di sua competenza.

FABBRI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei pregare l'onorevole Baghino di ritirare questo ordine del giorno poiché non sono in grado di dare una risposta precisa e anche perché non sono adeguatamente informato della situazione. Inoltre la materia è di prevalente competenza del Ministero dei lavori pubblici.

BAGHINO. Prendendo atto di quanto ha detto il Ministro non insisto per la votazione e lo ritiro.

PRESIDENTE. Essendo terminati gli ordini del giorno e poiché nessuno ha richiesto di parlare per dichiarazione di voto, pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 » (203); « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1977 » (Tabella n. 17), con le proposte di riduzione presentate dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1975 » (204).

(*È approvato*).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di dare mandato al relatore di stendere conforme relazione per la V Commissione bilancio.

(*Così rimane stabilito*).

GUERRINI. Vorrei sollecitare, signor Ministro, la risposta ad una mia interrogazione concernente lo sgravio dai contributi per la provvidenza marinara a seguito del terremoto di Ancona.

La seduta termina alle 21,40.

INDICE DEGLI ORDINI DEL GIORNO

PAG.

BAGHINO: Sui collegamenti marittimi con le isole.
(0/203-tab. 17/5/10) ***Non svolto*** 33

BAGHINO: Sullo sviluppo della pesca.
(0/203-tab. 17/8/10) ***Non svolto*** 35

BAGHINO: Per un più congruo utilizzo dei beni e fasce demaniali.
(0/203-tab. 17/9/10) ***Non svolto*** 35

BAGHINO: Per la sicurezza dell'esercizio della pesca.
(0/203-tab. 17/10/10) ***Svolto*** 35

BAGHINO: Sulla completa realizzazione del porto di Voltri.
(0/203-tab. 17/11/10) ***Non svolto*** 36

BAGHINO: Sui costi e la produttività del lavoro nei porti e sulla loro ristrutturazione.
(0/203-tab. 17/12/10) ***Non svolto*** 36

BAGHINO: Sulla formazione professionale dei giovani marittimi.
(0/203-tab. 17/13/10) ***Non svolto*** 36

BAGHINO ed altri: Per la ristrutturazione dell'ordinamento portuale.
(0/203-tab. 17/14/10) ***Non svolto*** 36

BAGHINO ed altri: Per la costruzione di nuove « case del marittimo ».
(0/203-tab. 17/15/10) ***Svolto*** 36

GUERRINI ed altri: Sulla adozione di misure urgenti per l'erogazione delle somme previste in bilancio e per l'utilizzo dei residui passivi e sulla prioritaria necessità dello sviluppo della pesca.
(0/203-tab. 17/6/10) ***Non svolto*** 34

MAROCCO ed altri: Sull'esercizio della linea marittima Trieste-Grado.
(0/203-tab. 17/7/10) ***Non svolto*** 34

PANI ed altri: Sull'avvio di forme di coordinamento delle competenze in materia di trasporti.
(0/203-tab. 17/1/10) ***Non svolto*** 32

PANI ed altri: Sulla ristrutturazione e lo sviluppo dell'industria cantieristica.
(0/203-tab. 17/2/10) ***Non svolto*** 32

SEDUTA DI MARTEDI' 5 OTTOBRE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 10,10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame, per il parere alla V Commissione bilancio, dei disegni di legge:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 » (203);

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1977 » (Tabella n. 11);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1975 » (204).

Ritengo che l'esame dei disegni di legge possa avvenire congiuntamente. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Prima di dare la parola all'onorevole Zucconi vorrei ricordare che nell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile effettuato nella seduta di ieri, la ristrettezza dei tempi ci ha portato ad adottare il criterio di incentrare la discussione sul bilancio, nel presupposto che giovedì prossimo l'Ufficio di presidenza decida di fissare al più presto le audizioni con i ministri, le quali permettano di affrontare un discorso di più ampio respiro. Dico questo in apertura di seduta per avere chiari i termini della discussione, ma naturalmente non è vincolante per il collega Zucconi.

Ringrazio il ministro per la sua presenza che permetterà alla Commissione di farsi un'idea più chiara degli indirizzi della sua politica.

L'onorevole Zucconi ha facoltà di svolgere la relazione.

ZUCCONI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, spero di trovare il vostro consenso se, nell'esaminare lo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1977, limiterò al minimo indispensabile l'elencazione analitica delle cifre. La tabella numero 11 e le appendici 1 e 2 sono sotto i vostri occhi e ciascuno di voi potrà ovviamente chiedere chiarimenti o muovere obiezioni al ministro competente. Ritengo più utile, al fine del parere che la X Commissione è tenuta ad esprimere, sottoporre alla vostra cortese attenzione alcune considerazioni sulla situazione odierna delle due aziende che fanno capo al ministero, quella delle poste e quella dei telefoni di Stato, e sugli sviluppi auspicabili dei servizi che esse offrono alla comunità nazionale. Considerazioni e valutazioni che vanno giudicate nel più ampio quadro politico delineato dal governo Andreotti; nell'impossibilità, ormai dimostrata, di ridurre le spese dell'amministrazione dello Stato, bisogna operare a lungo termine per ridurre o annullare il disavanzo, grazie a un aumento delle entrate connesso all'auspicata ripresa economica e agire subito per avere, a parità di costi, servizi migliori.

A questo proposito è opportuno ricordare che sia l'amministrazione delle poste, sia quella dei telefoni da tempo si muovono su questa linea sotto l'incalzare di due spinte concomitanti: il continuo aumento della domanda da parte del pubblico e il progresso tecnologico.

Il primo studio organico di un piano di investimenti quinquennale per l'ammodernamento tecnico e il potenziamento degli impianti dell'azienda delle poste e telecomunicazioni risale al 1971, ma la prima impegnativa pianificazione, articolata nei vari settori di attività con precisi obiettivi e una oculata ripartizione annuale delle spese si è concretata nel « piano quinquennale » 1974-1978, approvato dal CIPE il 21 febbraio 1975.

Ed è appunto nell'ottica di questo piano, anzi nel suo necessario aggiornamento, che va valutato il bilancio di previsione sottoposto al nostro esame.

L'Amministrazione ha infatti avvertito la necessità di procedere ad una adeguata revisione del piano alla luce della mutata situazione economica del paese. Tale necessità recepita dalla legge n. 227 del 7 luglio 1975, impone all'Amministrazione poste e te-

(...)

a difendersi legittimamente, ancora una volta con quel deprecato fenomeno dell'assenteismo. All'uopo devo sottolineare un vecchio adagio di conio siculo: « fuggire è vergogna ma è salvamento di vita e — aggiungo io — di portafoglio ».

Amici miei ho finito, spero di non avervi tediato troppo. Mi auguro che il Ministro voglia scusare quella che non è verbosità, ma il frutto di una lunga esperienza per cui, ora che sono più maturo anche politicamente, sento il bisogno di dire queste cose perché restino consacrate agli atti del Parlamento, e soprattutto perché, rispettando le dovute priorità, si cominci subito a modificare qualcosa. Non iniziare subito potrebbe significare non potere più iniziare, dal momento che l'inflazione e il deterioramento del sistema sono tali che se non cominciamo a fare le cose una alla volta non potremo più dare il nostro contributo sereno e criticamente costruttivo al superamento della crisi in atto.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi. Dobbiamo decidere in merito all'ordine dei lavori. Per ora sono iscritti a parlare l'onorevole Venturini e l'onorevole Baghino: se non se ne aggiungono altri potremmo ascoltarli ora e poi rinviare alle 16 la seduta per la replica del relatore e del ministro.

DEL CASTILLO. Alle 16 abbiamo la riunione del gruppo.

PRESIDENTE. Allora potremmo riprendere la seduta verso le ore 17. Decideremo comunque al termine della seduta antimeridiana.

VENTURINI. Tranquillizzo subito i colleghi dicendo che il mio sarà un intervento breve anche perché, a differenza dell'onorevole Salomone, io ho qualche speranza sui risultati che potranno scaturire dalla programmata audizione con il ministro. D'altra parte, come avevamo previsto, la discussione sul bilancio dovrebbe iniziare dopo che il ministro avrà terminato la sua replica.

Se ci mettessimo a scorrere il bilancio voce per voce approfondendone il significato, ne scaturirebbe perfino una discussione meschina perché dovremmo sottoporre al ministro una serie di interrogativi talvolta di scarso valore ai quali egli, in sede di replica, dovrebbe dare risposte adeguate, che però lascerebbero le cose come stanno.

Quello di cui abbiamo bisogno è prima di tutto stabilire qual è la politica da seguire per il servizio postale in Italia e come vogliamo affrontare i nodi toccati e purtroppo quasi mai risolti ormai da quindici o vent'anni.

Per quanto riguarda il bilancio in particolare, mi limiterò ad evidenziare qualche curiosità sulle quali non pretendo neanche che il ministro risponda. Prendiamo per esempio la spesa di codificazione, che quest'anno sarebbe addirittura aumentata quando io ricordo che sette o otto anni fa — ero allora sottosegretario per le poste — si convenne nel Consiglio di amministrazione di bocciare alcuni aumenti di spesa per il famoso codice postale ritenendo comunemente che la questione del codice fosse ormai da considerarsi un fallimento: e infatti il codice o viene rispettato pignolescamente o non serve a niente. E allora bisognerebbe chiedere al ministro a cosa servirà questo mezzo miliardo in più stanziato per il codice postale, visto che già era inutile lo stanziamento precedente. L'aumento di spesa di cui ho parlato e che allora fu bocciato dopo un mio caloroso intervento, era destinato alla stampa di quei famosi libretti che spiegavano come usare il codice di avviamento postale. Spero che l'aumento odierno di mezzo miliardo non sia destinato allo stesso fine. Questo mi sembra un esempio plateale di come vadano le cose al Ministero delle poste.

So che di tutto questo l'attuale ministro è assai poco responsabile, ma mi pare che il collega Salomone cada in una sorta di fatalismo, altro che difesa d'ufficio ! Quel fatalismo in cui sono caduti tutti i ministri che si sono finora avvicendati: questo ministero è un disastro, è il più difficile da gestire perché i sindacati imperano, le strutture sono quelle che sono, ecc. Alla fine dovremmo giungere alla conclusione che non vale nanche la pena di esaminare questo bilancio: e le cose vadano come devono andare.

Sono poi previsti duecento milioni per la manutenzione dell'ELETTRA: ma che faremo ogni anno a questa nave? Ci sarà sopra un equipaggio che continua a fare esercitazioni.

Poi si esamina fin nei minimi termini il personale delle segreterie — che, detto per inciso, quest'anno è ancora aumentato —, fino all'ultimo lavoro straordinario, e a un certo punto compare la voce « compensi straordinari »: 165 milioni, che non sono molti,

(...)

la confederazione, non della categoria produttiva interessata.

Per quanto riguarda la stampa commerciale, penso che si potranno aumentare le tariffe, ma non si potrà arrivare ad eliminarla. La stampa commerciale ha infatti due significati: quello commerciale, di consumo e quello dell'informazione alla famiglia, al cittadino delle novità dei prodotti sul mercato: la sua utilità è anche in questo arricchimento di conoscenza. Ritengo si debba sostenere anche il servizio gratuito per la stampa di informazione, ma non per lo sfruttamento commerciale.

Vorrei ora rapidamente passare ad esaminare il problema della riforma della RAI-TV che rappresenta, secondo me, un ibrido. Diversi articoli di quella legge di riforma sono costituzionali: direi che è almeno anomala la funzione di una Commissione parlamentare che legifera (al di fuori dell'Assemblea) ed è esecutiva al tempo stesso. Basterebbe questo per vedere come è fuori dalla legalità. Ma c'è di più: il Ministero delle poste e telecomunicazioni, che rischia di veder ridotte le proprie funzioni alla percezione del canone, ha dei problemi tecnici che dovranno risolvere ancora più attentamente quando il Parlamento si deciderà a regolarizzare, in base all'ultima sentenza, questa attività.

Non si può ridurre questa esigenza di regolamentazione a soli problemi tecnici (che sarebbe allora più opportuno fossero studiati da appositi uffici tecnici che non dalla Commissione di vigilanza e di mancata libera diffusione (la chiamo così) della RAI-TV): sono anche implicazioni politiche, culturali e sociali e sarà quindi il Ministero delle poste che dovrà affrontare e risolvere tali problemi.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha accennato a ripetitori esteri cui si dovrebbe dare la possibilità di ritrasmettere i programmi, ma non la pubblicità: bisognerebbe quindi immaginare che vi sia un addetto al funzionamento di tali antenne pronto a togliere e a riprendere la trasmissione all'inizio e alla fine della pubblicità; il che è paradossale.

Bisogna comunque affrontare tutta la problematica del settore. Si è finora risolto il problema solo facendo pagare ai cosiddetti « baracchini » 15 mila lire di tassa l'anno, mentre il radio amatore ne paga 3 o 5. Il Ministero si è fermato ad affrontare il problema solo fissando le quote, le richieste e il funzionamento degli apparecchi, riconoscendone quindi la libertà, mentre prima erano addirittura vietati e sequestrati.

Mi limito solo ad un accenno di questi problemi, rimandando un mio completo intervento sull'argomento in sede di audizione, quando il ministro ci darà un quadro più organico della situazione e ci indicherà la sua politica ed i suoi programmi, naturalmente sempre disposto nelle mie capacità e possibilità a contribuire veramente a risolvere tutti i problemi.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione riprenderà nel pomeriggio.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 13,35, è ripresa alle 17,15.

ZUCCONI, *Relatore*. Limiterò la mia replica a poche considerazioni e risposte di carattere generale, così come volutamente di carattere generale è stata la mia introduzione. Ciò non mi impedisce di apprezzare la competenza specifica dimostrata sia dal collega Salomone sia dal collega Baldassari. Spetta del resto al ministro, io credo, rispondere partitamente e analiticamente alle obiezioni specifiche.

La mia osservazione è che non si possa valutare serenamente l'attività e i progetti di un ministero come è quello delle poste se non si tengono ben presenti almeno tre punti. Il primo è che il Ministero delle poste e telecomunicazioni è agli occhi del pubblico, e di conseguenza all'attenzione dei Parlamentari, più di ogni altro ministero, l'immagine, la facciata dello Stato. Un tempo, forse, questa immagine era data dal Ministero della difesa. Per fortuna quei tempi sono lontani e in un'epoca in cui per esistere, o per lo meno per essere certi di esistere, occorre comunicare, il Ministero delle poste ecco che assume un'importanza fondamentale. E del resto ciò è sempre stato vero anche prima: per molti abitanti, anche dei paesi più sperduti, il postino e l'ufficio postale sono sempre stata l'espressione concreta dello Stato: si ricevono le lettere dei cari, si riscuote la pensione, si manda il telegramma, si riceve il vaglia. Vorrei ricordare che alcuni studiosi di linguistica sono giunti a formulare l'ipotesi che la repulsione degli italiani verso la lingua sia anche dovuta al fatto che il telegramma annunziante quasi sem-

(...)

ZUCCONI, *Relatore*. Quanto alla diminuzione delle lettere — un altro appunto che è stato fatto — credo sia dovuta ad una manifestazione di sfiducia, causata dalle disfunzioni del servizio, ed anche ad un maggior uso del telefono che in molti settori ha finito per sostituire la lettera.

Per quanto riguarda il problema del contenimento degli straordinari, mi pare abbia già risposto il collega Salomone. In merito poi alla ASST e alla SIP risponderà il ministro, ma non credo che la situazione di bilancio della SIP sia così scura.

Tutto questo discorso a proposito anche dei giornali, della stampa e dei *deficit* di bilancio mi induce a fare un'altra considerazione: presto verrà in discussione il provvedimento di riforma della stampa; in quella sede si chiedono servizi statali più a buon mercato; tra questi, ci potrà essere anche la spedizione dei giornali che, a mio avviso, è già a buon mercato. A questo punto occorre che l'onere di sostenere i giornali non vada ulteriormente a gravare sul bilancio delle poste. Negli Stati Uniti un giornale come LIFE, che aveva 7 milioni e mezzo di tiratura è morto il giorno in cui fu aumentata di pochi *cents* la tariffa di spedizione in abbonamento.

Al collega Baghino devo dire che la rapidità con la quale si vuole chiudere questa discussione sul bilancio dispiace soprattutto a me. Speravo di poter esporre questa relazione il 16 ottobre, invece l'abbiamo fatto oggi; però anche il collega Baghino ha avuto a disposizione quindici giorni di tempo per leggere la tabella n. 11 del bilancio di previsione dello Stato.

Vorrei terminare parlando brevemente di uno spinoso problema che è stato sollevato nel corso della discussione, quello delle televisioni libere e delle televisioni straniere, senza entrare nel merito della soluzione finale che sarà approntata. Quando si chiede che il ministro applichi *sic et simpliciter* la disposizione che prevede la cancellazione della pubblicità, si dice una cosa molto difficile tecnicamente da realizzarsi. Accendere e spegnere ripetitori, poi, non è soltanto un complesso problema tecnico, ma comporta implicazioni politiche non lievi. Vorrei vedere cosa significa in concreto cancellare Capodistria, ora che si sta per firmare il trattato di Osimo.

PANI. Basta chiederlo al professor Barbi.

ZUCCONI, *Relatore*. Il problema è quello di stare attenti a non prenotarci un posto nella galleria dei « frenatori », come è avvenuto per coloro che volevano impedire l'introduzione del vapore o della elettricità. Non dimentichiamo che già oggi l'UNESCO trasmette in India programmi culturali via satellite.

Concludo invitando nuovamente la Commissione ad esprimere parere favorevole su questo bilancio ed invitando il Governo a far « sentire il suo artiglio » assumendosi delle scelte e delle responsabilità che possono essere anche dolorose e impopolari, ma che il paese reclama e che sono, comunque, necessarie. Da tutte le parti politiche sono venute espressioni di buona volontà, che il Governo le verifichi ed operi in conseguenza.

PRESIDENTE. Prima che il ministro Colombo prenda la parola, vorrei porgli un quesito che non è stato posto dai colleghi. Nella misura in cui si prende in esame la possibilità di un aumento delle tariffe, il rapporto tra tariffe e costi con quale metodo di imputazione viene realizzato? Si carica sul costo la spesa specifica di quel servizio e si ripartе l'onere complessivo dell'azienda, diciamo così, su tutti i servizi, e quindi si fanno delle imputazioni improprie?

E' chiaro che qualora il Ministro reputi di affrontare il tema dell'aumento delle tariffe alla prevista audizione, riproporrò in quella sede la domanda.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ringrazio il Presidente perché voglio affrontare questo argomento, almeno in termini problematici. Ringrazio anche il relatore per la sua relazione e per la replica sempre molto brillanti e concettose, e tutti i colleghi intervenuti sia per le espressioni di consenso sia per le critiche ed i dissensi, certamente sempre costruttivi.

Vorrei dire al collega Venturini che mi atterrò non tanto ad un discorso fatalistico ma realistico, chiedendo scusa se forse nella mia relazione non mi addentrerò in fatti di natura particolare, perché non ho avuto tempo di valutarli e perché li ritengo di minore importanza. Il discorso del bilancio ritengo sia strumento di discussione su linee di politica del settore; i problemi particolari possono trovare altra collocazione.

Limiterò anche questa mia conversazione, rimandando l'illustrazione di alcuni set-

(...)

chiamandomi bugiardo e via di questo passo, sono lieto di confermare qui, e non faccio fatica a farlo, che la sentenza della Corte, che noi dobbiamo solo applicare, considera il monopolio come servizio pubblico nazionale. Inoltre la Corte dice che, sulla base degli articoli 3 e 11, è un diritto soggettivo dei cittadini emettere e ricevere segnali; e poiché ci sono bande di frequenza libere bisogna utilizzarle per darle ai privati. Tra l'altro, per mantenere in vita queste iniziative dei cittadini, la Corte sostiene che i privati hanno la possibilità di fare la pubblicità. E ancora, secondo la Corte costituzionale, la gestione delle frequenze è in mano al Ministero delle poste; il ministro non fa che rivendicare la gestione di tutto l'etere e non fa che confermare il monopolio per quanto riguarda il servizio pubblico nazionale, a meno che il Parlamento non voglia emanare una legge contro la sentenza della Corte.

Quindi: gestione diretta da parte del ministero per il patrimonio delle frequenze, pluralismo per quanto riguarda la parte dei privati, infine rapporti con i privati esteri. Ritengo che in termini di importanza costituzionale sia primo il monopolio, secondo il cittadino privato, terzo il cittadino estero; e quindi quando abbiamo fatto la mappa delle frequenze, poiché la sentenza dice che neanche i privati possono intaccare il servizio nazionale, ma soltanto emettere segnali nell'ambito locale senza fare concorrenza allo Stato, su questa base abbiamo disegnato la mappa. E' chiaro che si tratta di un discorso ipotetico, che sarebbe assai più facile da realizzare se l'Italia fosse tutta piana come Brasilia. Comunque il nostro compito è garantire il massimo pluralismo, cioè amministrare il meglio possibile il patrimonio comune dell'etere. Siccome la situazione morfologica del paese è quella che è, i nostri tecnici hanno fatto delle ipotesi partendo dai capoluoghi di provincia, dai centri con più di 100 mila abitanti e con più di 50 abitanti. In pratica, ci sono le tre reti nazionali, la prima e la seconda già esistenti e la terza quella regionale; vi è poi una terza opportunità e per questa si tratterà di stabilire il diritto del privato cittadino e quello delle televisioni estere. Ritengo che entro il mese di ottobre si possa presentare una ipotesi da esaminare prima con le forze politiche, sindacali e con le regioni.

Ultima osservazione è quella relativa al servizio radiotelevisivo e, più in particolare, al messaggio pubblicitario nelle televisioni estere. Ho già avuto modo di parlare di questo in diverse riunioni ed ho chiesto di essere sentito dalla Commissione parlamentare di vigilanza che aveva fissato in un primo tempo la riunione per il 30 settembre, poi l'ha spostata al 7 ottobre e poi ancora al 17 ottobre. Non ho voluto fare dichiarazioni ufficiali però ricordo che la soppressione della pubblicità delle televisioni estere è prevista dalla legge n. 103. Tale soppressione è tecnicamente possibile, anche se difficile, con la inserzione in una apposita frequenza del messaggio pubblicitario. Si tratta ora di scegliere tra il sistema manuale e quello automatico. Si stanno conducendo degli studi su questo punto, tenendo presente anche l'esperienza degli altri paesi. Aspetto il responso dei tecnici; sulla base di questo responso responsabilizzerò le forze politiche in quanto si tratta di un problema politicamente importante. L'eliminazione del messaggio pubblicitario significa infatti la eliminazione delle televisioni estere. Il che, stante l'indice di ascolto riscontrato dal servizio opinioni della RAI, può ormai trovare forti resistenze nel paese.

Concludo chiedendo scusa per la frammentarietà del mio intervento ma ho preferito rispondere in questa maniera alla tematica già molto viva di per sé, emersa dalla discussione in seno a questa Commissione. Ringrazio tutti gli intervenuti per il loro apporto costruttivo e mi dichiaro disponibile per un nuovo incontro, quando il Presidente lo riterrà opportuno, in cui le linee di prospettiva politica potranno trovare più spazio e magari anche maggiore approfondimento di quanto non abbiano potuto trovare in questo mio intervento. Ritengo sia necessario da parte del Governo e del Parlamento una battaglia di avanguardia e non di retroguardia in questo settore delle telecomunicazioni che, come è stato rilevato in altri interventi, costituisce un grosso settore della vita nazionale.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per l'esposizione puntuale nel metodo da lui fatta e per la sua disponibilità ad una successiva discussione.

Passiamo agli emendamenti: ne sono stati presentati alcuni che, essendo riduttivi ed incidenti quindi sul totale della spesa, non possono essere discussi dalla Commissione, ma devono essere presentati direttamente alla V Commissione bilancio.

Passiamo quindi all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Baldassari, Guglielmino, Marchi Dascola Enza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che il piano e il programma di meccanizzazione avviato dall'azienda trova stentata applicazione e che l'esperienza dei centri già meccanizzati è stata per molti versi deludente e in alcuni casi come a Milano per il centro pacchi addirittura negativa;

ritenuto, che il programma, alla luce di queste esperienze e degli alti costi che prevede debba essere attentamente riconsiderato;

invita il Governo

a rivedere in modo globale e specifico l'intero programma di meccanizzazione in accordo con le sedi istituzionali rappresentative dei lavoratori e delle componenti produttive e sociali del paese ».

(0/203-tab. 11/1/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei dire al collega che questo piano è già in atto nella misura del 48 per cento. Si tratta di somme già stanziate, regolarmente approvate dal Consiglio d'amministrazione, con la partecipazione dei rappresentanti sindacali. Sono lieto di continuare questa verifica, ma non posso accettare la valutazione che si fa in termini relativi. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione, in quanto sono favorevole all'esistenza di un piano così come alla continuità delle verifiche.

BALDASSARI. Sono sodisfatto e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Guglielmino e Marchi Dascola Enza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che il ricorso intensivo ed estensivo allo « straordinario », al cottimo e al supercottimo a resa oraria o giornaliera ha assunto forme e dimensioni abnormi e contrarie a una buona gestione dei servizi;

rilevato che il ricorso a tale forma di incentivazione è fonte oltre che di sprechi, oltretutto di gravi sperequazioni tra lavoratore e lavoratore ed è inoltre di ostacolo a una più corretta e sana politica del personale e all'espletamento del servizio stesso,

impegna il Governo

a riportare, d'intesa con le organizzazioni sindacali e in modo celermente progressivo, lo straordinario entro i limiti stabiliti dalla legge 16 novembre 1973, n. 728 ».

(0/203-tab. 11/2/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. L'accetto come raccomandazione. Sono d'accordo sul fatto che lo straordinario sia un fatto fisiologico e non patologico, da regolamentare ai termini di legge.

BALDASSARI. Anche in questo caso non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guglielmino, Baldassari e Marchi Dascola Enza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che a distanza di quasi un decennio dalla emanazione delle norme sul decentramento amministrativo esso è ancora in parte non attuato;

rilevati i riflessi aziendali pesantemente incisivi sulla snellezza e efficienza del servizio determinati da queste inadempienze;

invita il Governo

a promuovere sollecite iniziative per un completo dispiegarsi dei criteri istitutivi della legge 12 marzo 1969, n. 325 ».

(0/203-tab. 11/3/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il ministero ha già elaborato un documento, che ha trasmesso alle organizzazioni sindacali le quali hanno chiesto un rinvio della discussione per poter comunicare le loro osservazioni. Accetto quindi questo ordine del giorno come sollecitazione, in attesa che le organizzazioni sindacali inviino al più presto il loro documento.

BALDASSARI. Una risposta in questa sede si impone indipendentemente dai rapporti intercorrenti tra il ministero e le organizzazioni sindacali. Non è a queste ultime che abbiamo indirizzato il nostro ordine del giorno.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ripeto che il ministero ha già steso il documento per trasferirlo in termini operativi: aspettiamo soltanto il parere delle organizzazioni sindacali. Posso accettare, quindi, tale ordine del giorno, in quanto le forze di parte comunista rafforzano la possibilità di sollecitare nuovamente le organizzazioni sindacali ad esprimere il loro parere.

PRESIDENTE. Tale dichiarazione rimane a verbale: in base ad essa si intende che l'ordine del giorno è accettato come raccomandazione.

BALDASSARI. Sono d'accordo, e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Guglielmino e Marchi Dascola Enza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che a tutt'oggi il programma per la costruzione di nuovi uffici postali, a quasi tre anni dalla emanazione delle norme di legge, non ha trovato applicazione;

considerate le conseguenze che ciò ha sul piano della spesa per gli elevati canoni di affitto dovuti e su quello dei servizi;

impegna il Governo

a sollecite iniziative interne e nei confronti della concessionaria incaricata della esecuzione del programma e a presentare al Parlamento relazione al riguardo ».

(0/203-tab. 11/4/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto.

BALDASSARI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marchi Dascola Enza, Baldassari e Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata l'ampiezza del ricorso alle assunzioni di personale avventizio attraverso il metodo del contratto a termine di tre mesi;

rilevato che tale pratica e politica del personale non risponde più a criteri di eccezionalità riferentesi a particolari periodi dell'anno, ma è diventato metodo per sopperire a carenze e deficienze organizzative aziendali;

impegna il Governo

a contenere tale forma di prestazione d'opera entro i limiti costituiti dai criteri istitutivi della legge ».

(0/203-tab. 11/5/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi sembra pleonastico, perché viene rispettata la legge vigente in materia. Soprattutto a Milano e a Torino, i giovani protestano perché non sanno che, scaduti i tre mesi, non è possibile ripetere l'assunzione. E allora richiedano la costituzione di un sindacato dei trimestrali !

BALDASSARI. Vorrei solo dire che bisogna rispettare i termini stabiliti dalla legge, perché il criterio è quello di rispondere a punte di traffico di alcuni momenti dell'anno e non di utilizzare questo personale tutto l'anno.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Accetto l'ordine del giorno perché le cose si svolgono già in questi termini.

BALDASSARI. Non è vero.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Allora lei mi deve presentare un ordine del giorno diverso, un ordine del giorno di censura. Se lei mi presenta un ordine del giorno chiedendo di impiegare i trimestrali così come detta la legge, io non posso che rispondere che le cose stanno già così.

PRESIDENTE. Poiché l'ordine del giorno è mantenuto nella sua attuale stesura, esso viene accettato dal Governo.

Gli onorevoli Marchi Dascola Enza, Guglielmino e Baldassari hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che a distanza di due anni dalla scadenza stabilita all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156 relativo all' « approvazione del testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di

telecomunicazioni », non sono ancora state emanate le norme di esecuzione che a esso si riferiscono;

considerati i riflessi negativi che ciò implica sulla situazione generale dell'azienda e in special modo per la mancata esecuzione di quelle parti del « testo unico » innovanti rispetto alla disciplina precedente;

invita il Governo

a provvedere nel più breve tempo in tal senso ».

(0/203-tab. 11/6/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In una riunione del consiglio di amministrazione di due o tre settimane fa è stato approvato all'unanimità un testo unico su questo argomento; si tratta ora di redigere la relativa circolare.

BALDASSARI. Ritiriamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Marchi Dascola Enza e Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che una delle cause più rilevanti del disservizio postale è imputabile all'imponente traffico di stampine pubblicitarie e postulatorie nonché di pacchi delle grandi società di vendite per corrispondenza;

considerato che dallo stesso Governo è stato ammesso che questi soggetti e società beneficiano di tariffe irrisorie;

impegna il Governo

a rivedere e a elevare adeguatamente le tariffe relative alle stampe in questione e a affrontare nelle sedi parlamentari di merito le questioni relative ai privilegi accordati alle società di vendite per corrispondenza ».

(0/203-tab. 11/7/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ho già risposto positivamente in merito nel corso della discussione; nella prossima riunione illustrerò più dettagliatamente i nostri intendimenti in proposito. Accetto quindi l'ordine del giorno.

BALDASSARI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marchi Dascola Enza, Guglielmino e Baldassari hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la scarsa utilizzazione degli istituti delle poste e telecomunicazioni preposti all'insegnamento delle discipline inerenti al settore;

ritenendo che ciò costituisca spreco di risorse e di energie culturali e materiali;

impegna il Governo

a intervenire sollecitamente sulle strutture gestionali e amministrative affinché per il futuro vengano utilizzate pienamente le potenzialità di funzionamento di codesti istituti ».

(0/203-tab. 11/8/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione nel senso che l'istituto in questione continui e possibilmente aumenti la propria attività di formazione e addestramento professionale.

BALDASSARI. Non insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Marchi Dascola Enza, Guglielmino, Calaminici e Ceravolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che durante il periodo della campagna elettorale ultima scorsa sono stati operati migliaia di « distacchi » di personale dalle sedi del nord a quelle meridionali del paese;

considerato ciò preoccupante per le conseguenze e i riflessi che ha sul servizio e per le agitazioni e i fermenti di protesta che ha generato in coloro che ritengono di essere stati superati illegittimamente nelle graduatorie, agitazioni e proteste che hanno in qualche caso assunto forme esasperate e qualunquistiche di lotta;

impegna il Governo

a presentare alle Commissioni di merito dettagliata relazione sulla entità del fenomeno verificatosi in periodo elettorale ».

(0/203-tab. 11/9/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il problema dei trasferimenti è regolato con l'accordo dei sindacati; per essi vi è una commissione che funziona sulla base di un regolamento approvato dalle due parti, politica e sindacale, la quale ha accellerato i propri lavori, riunendosi dieci giorni fa. Per quanto riguarda i distacchi, aggiungo che essi sono limitatissimi e giustificati da esigenze di carattere tecnico. Ho chiesto che si verifichi nuovamente la corrispondenza dei distacchi con le esigenze tecniche e la loro sussistenza.

BALDASSARI. Ritiriamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guglielmino, Marchi Dascola Enza, Baldassari, Pani, Ceravolo, Guasso, Calaminici, Bocchi, Guerrini, Ottaviano, Tamburini, Cuffaro, Forte, Amarante e Casalino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata l'intenzione del Governo di procedere a un ulteriore aumento delle tariffe postali;

impegna il Governo

a non decidere e procedere unilateralmente in merito e ad affrontare il tema riguardante le tariffe postali nelle sedi parlamentari di merito ».

(0/203-tab. 11/10/10)

Analogo ordine del giorno è stato presentato dall'onorevole Baghino:

« La Camera,

impegna il Governo

ad istituire un dibattito in assemblea od in seno alla Commissione competente, relativo alle tariffe postali, telegrafiche e telefoniche, al fine di porre i parlamentari in grado di valutare le eventuali decisioni governative circa i ritocchi tariffari ».

(0/203-tab. 11/11/10)

La discussione di questi ordini del giorno si svolgerà congiuntamente.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ho già illustrato alcuni criteri sul metodo da seguire in tema di tariffe. La delibera comunque spetta agli organismi competenti. La Commissione sarà invitata ad esprimersi sulla opportunità o meno dell'aumento e, se fosse possibile, anche sulla entità dell'aumento stesso; l'elaborazione pratica dei provvedimenti va però lasciata al Governo, anche per consentire un certo coordinamento nella politica dei servizi.

PANI. Per esprimersi sulla opportunità dell'aumento, bisogna anche conoscere gli aumenti proposti e le ragioni di tali proposte.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Concordo, però bisogna tenere presenti alcune cose: l'azienda ha un *deficit* di 429 miliardi, per cui bisogna affrontare la questione del rapporto tra costi e ricavi e del riferimento al livello delle tariffe negli altri paesi della comunità; inoltre c'è da considerare che un aumento delle tariffe si ripercuote sulla scala mobile, e bisogna valutare anche questo effetto in termini di politica economica globale. Posso comunque assumere l'impegno ad un prossimo dibattito sul tema della struttura delle tariffe postali e telefoniche.

MARZOTTO CAOTORTA. Se non erro il Ministro ha accolto come raccomandazione un ordine del giorno che chiedeva l'aumento delle tariffe delle stampe; quindi, questo ordine del giorno andrebbe quanto meno collegato con l'altro.

Vorrei inoltre osservare, pur non entrando nel merito degli ordini del giorno — in quanto la discussione è tra il Ministro e i presentatori — che mi sembra fuori luogo l'eventuale proposta di discutere in questa sede se la Commissione ritiene o meno opportuno aumentare queste tariffe.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sulla base dei colloqui che si dovranno svolgere con i sindacati e le forze politiche, si dovranno affrontare i temi di politica economica generale, così come del resto essa è stata dibattuta nelle sedi competenti. Pertanto, si tratta di valutare se è opportuno che anche la X Commissione esprima il suo parere sugli aumenti, anche dei singoli servizi o francobolli.

Mi pare peraltro che la politica che il Governo vuole intraprendere, nel senso di ristabilire una relazione tra costi e ricavi, trovi una certa convergenza.

PANI. Mi sembra che il discorso sul merito di questa questione sia stato appena tracciato e comunque non approfondito. Il senso dell'ordine del giorno è ben preciso, e si riferisce al tema politico, su cui ci si è già soffermati, della discussione generale relativa agli eventuali aumenti delle diverse tariffe.

Quindi, il vero problema è quello di vedere se il Governo ritiene possibile, prima di procedere agli eventuali ritocchi tariffari, un confronto con il Parlamento. E' su questo punto — mi sembra — che la Commissione gradirebbe una risposta più precisa del Ministro.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi pare sia più opportuno porre questo problema in sede di discussione del bilancio; si sta discutendo il bilancio di previsione per il 1977, collegato con la relazione previsionale, e quindi è in quella discussione generale che il Governo certamente illustrerà quali sono i criteri da seguire per l'incremento del gettito fiscale e delle tariffe.

PANI. Quindi, per quanto riguarda il suo ministero, Ella non è in grado, in questo momento, di assumere una posizione precisa, rinviando alla questione generale e quindi alla responsabilità collegiale del Governo.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. E' evidente che, in termini formali, la delibera relativa alle tariffe deve prima essere esaminata dal Consiglio di amministrazione e poi dal CIP, però è altrettanto evidente che si tratta di una valutazione di carattere globale.

Si tratta, quindi, di valutare quale tipo di drenaggio effettuare per quanto riguarda il gettito delle imposte ed esaminare il problema della correlazione tra costi e ricavi delle tariffe.

Posso rispondere con tutta franchezza che nella discussione in sede di Consiglio dei ministri sulla relazione previsionale, ogni ministro che gestisce servizi è stato incaricato di mettere a punto il problema dei costi e dei ricavi.

PRESIDENTE. E' evidente che una discussione sull'ammontare del drenaggio che va fatto o non va fatto non compete a questa Commissione, ma al Parlamento nel suo complesso, in sede di discussione del bilancio e della programmazione; viceversa, questa Commissione può discutere il tema della politica tariffaria e, a questo riguardo, devo dire che il Ministro ha posto un interrogativo che non è irrilevante e che riguarda la filosofia della struttura tariffaria.

Da questo punto di vista penso che, al di là degli aumenti, questo sia un discorso che la Commissione prima o poi dovrà affrontare.

BAGHINO. Se si legge con attenzione il mio ordine del giorno si vedrà che io ho avanzato al Governo la richiesta di una relazione, per spiegare i motivi o le situazioni che portano all'aumento delle tariffe. Nessuno vuole disconoscere la competenza del Governo a decidere su questioni del genere; ritengo, però, che una Commissione, chiamata a discutere del bilancio di un determinato ministero abbia tutto il dovere di avere simili informazioni.

PRESIDENTE. Mi pare che la questione si riassuma in questi termini: il discorso sull'incidenze delle tariffe rispetto alla politica economica generale del Governo — e la correlazione tra prelievo fiscale e maggiori introiti tariffari — mi sembra vada fatto in altra sede.

In questa sede viene espressa da molti colleghi l'esigenza di approfondire il discorso sulla struttura delle tariffe, che il ministro ha impostato, fornendo dei dati e ponendo un interrogativo da sciogliere. Il mio suggerimento è che si decida che questo argomento faccia parte della discussione che faremo in sede di audizione. Potrebbe essere un modo per accogliere lo spirito della richiesta e rispettare nel contempo le competenze di altri organi.

PANI. Se attendiamo che di questa materia si possa discutere fra una settimana e non si accoglie quindi il senso politico che viene espresso nell'ordine del giorno, potremmo trovarci di fronte a delle decisioni già assunte.

Al gruppo comunista sembra opportuno insistere perché il Governo dia una risposta positiva a questa richiesta, che consideriamo del tutto corretta. Non stiamo infatti entrando in valutazioni di merito, con suggerimenti di prendere alcune misure e non altre, stia-

(...)

negativamente a tale richiesta, se si accetta il presupposto dello stato di emergenza. Altrimenti, avremmo dovuto dire tutti — sindacati, forze politiche e Parlamento — un diniego globale.

Ci sono delle ragioni di ordine politico, per cui, con minore o maggiore convinzione si discute e accetta, sia pure *obtorto collo*, una certa situazione. D'altronde, anche se noi decidessimo di aumentare le tariffe, non è che reperiremmo dei fondi che verrebbero reinvestiti nel Ministero delle poste. Invece, questi fondi devono servire a risanare il *deficit*. La discussione ora sollecitata sarebbe interessantissima, soprattutto se si esaminassero gli obiettivi che si intendono raggiungere con l'aumento delle tariffe e con la destinazione dei fondi raccolti, ma dovremmo fare una discussione molto ampia e approfondita, per delineare i settori in cui reinvestire i fondi. La proposta del Presidente, invece, mi sembrerebbe giusta nel senso di inserire il problema, che ha dei risvolti politici considerevoli, nell'esame che intendiamo fare sulla politica delle poste nel nostro paese. Perché anche se le proposte attuali di aumento costituiscono un episodio di carattere emergente, rimane la questione di una politica tariffaria che valga per tutti i tempi: ed è questo il profilo che dovremmo affrontare. Comprendo i motivi dell'insistenza del collega Pani, ma credo che potremmo trovare un accordo, senza con questo accantonare un problema che esiste. In via approssimativa, io sarei d'accordo per un aumento delle tariffe, sempre che, poi, se ne vedano i frutti.

MARZOTTO CAOTORTA. Non c'è attivo di bilancio, gli aumenti quindi, non fanno che chiudere un passivo.

PRESIDENTE. Per quanto sia paradossale, a volte l'aumento delle tariffe fa aumentare il passivo in quanto incentiva un indirizzo che porta al passivo.

VENTURINI. Se ci fosse alternativa tra l'ordine del giorno del gruppo comunista e la proposta del Presidente, voterei per quest'ultima. La soluzione migliore sarebbe che il collega Pani ritirasse il suo ordine del giorno per accettare la proposta del Presidente di darci appuntamento, su questo come su altri nodi della politica postale, alla prossima audizione.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che di fatto in buona parte l'ordine del giorno Guglielmino ed altri, è accolto perché il Governo ha già portato la questione davanti alla V Commissione bilancio. La materia del contendere si restringe, dunque, al confronto tra Governo e Parlamento sull'aumento delle tariffe, confronto che potrebbe svolgersi in sede di Commissione bilancio o anche nelle Commissioni bilancio e trasporti congiunte.

Il fatto che tale confronto possa avvenire congiuntamente mi pare che apra la strada a qualche difficoltà perché la valutazione della V Commissione bilancio non potrebbe che essere di natura globale e quindi dovrebbe essere stabilito almeno un rapporto dialettico affinché una nostra valutazione non rischi di trovarsi in contrasto con la prima.

Poiché la V Commissione bilancio è già investita del problema, potremmo risolvere la difficoltà stabilendo che la X Commissione trasporti esaminerà la materia dal punto di vista della struttura tariffaria nel corso dell'audizione. Mi pare che la mia proposta raccolga abbastanza lo spirito dell'ordine del giorno dei deputati comunisti.

PANI. Senz'altro.

PRESIDENTE. Ciò significa che inviteremo il ministro, in sede di audizione, a portare avanti l'interessante discorso iniziato sulla struttura tariffaria in connessione con il suo retroterra, che è la filosofia dell'azienda.

PANI. Ritiro dunque il mio ordine del giorno sulla base delle osservazioni fatte e prendendo atto che nella sostanza è accolto con le motivazioni ora espresse dal Presidente.

BAGHINO. Con queste dichiarazioni, viene quindi accettato anche il mio ordine del giorno, visto che contiene le stesse richieste.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'ordine del giorno dell'onorevole Baghino confluisce nella dichiarazione del Presidente perché abbiamo stabilito una procedura che è ancora più avanzata di quella proposta dal collega.

BAGHINO. A maggior ragione il mio ordine del giorno deve considerarsi accolto.

PRESIDENTE. Il meno sta nel più, lei dice. Rispetto alla mia proposta il suo ordine del giorno può reputarsi implicitamente accolto, se il Governo consente.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Accetto, con i chiarimenti emersi dalla discussione, l'ordine del giorno dell'onorevole Baghino.

BAGHINO. La ringrazio e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Marchi Dascola Enza, Guglielmino, Pani, Ceravolo, Guasso, Calaminici, Bocchi, Guerrini, Ottaviano, Tamburini, Cuffaro, Forte, Amarante e Casalino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la richiesta avanzata dalla « SIP » di aumento delle tariffe telefoniche;

rilevato che la « SIP » ha avuto negli esercizi scorsi introiti cospicui e comunque incrementi degli stessi superiori in percentuale e in valore assoluto a quelli dell'ASST e che aumenti delle tariffe telefoniche si sono avuti nel recente passato;

impegna il Governo

a non procedere e decidere unilateralmente in merito e a affrontare il tema riguardante le tariffe telefoniche e di telecomunicazione nelle sedi parlamentari di merito ».

(0/203-tab. 11/12/10)

BALDASSARI. Mi sembra che il discorso fatto per il precedente valga anche per questo: lo ritiriamo con le stesse motivazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Marchi Dascola Enza e Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

venuta a conoscenza dei rilievi mossi dalla Corte dei conti in ordine alla esenzione dal pagamento delle tariffe telefoniche, accordate ai sensi delle convenzioni in atto, in favore di alcune categorie di personale del Ministero PT e della ASST;

considerato che abusi nell'interpretazione della convenzione possono essere stati commessi;

invita il Governo

a un accurato censimento dei beneficiari di codeste esenzioni affinché di esse usufruiscano soltanto coloro che ne hanno bisogno per reali esigenze di servizio ».

(0/203-tab. 11/13/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Si chiede in altri termini, l'applicazione delle convenzioni in vigore. Io ritengo che gli uffici abbiano agito in questo senso, altrimenti sarebbero al di fuori della legge. Esiste l'impegno a fare un supplemento di istruttoria sulla retta applicazione della convenzione, quindi non accetto che si parli di abusi.

BALDASSARI. Non ho detto che abusi ci siano senza dubbio stati; ho usato la parola « possono ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Comunque si richiede un impegno da parte del Governo.

BALDASSARI. Anche in questo caso la Corte dei conti ha espresso un rilievo preciso.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Se accettassi un simile ordine del giorno, avallerei il « possono ».

PRESIDENTE. Basta leggere l'ordine del giorno per capire che esso può essere accettato nel primo capoverso perché il rilievo della Corte dei conti è un dato oggettivo, e nel terzo perché è chiaro che delle esenzioni debbano usufruire soltanto coloro che ne hanno bisogno per ragioni di servizio. Il Governo non intende accettare il secondo capoverso, perché parla di abusi; si potrebbe quindi usare la dizione: « considerato che abusi nell'interpretazione della convenzione possano essere stati commessi ». Il Governo accoglie l'ordine del giorno in questa nuova formulazione?

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto.

BALDASSARI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guglielmino, Baldassari e Marchi Dascola Enza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato il permanere degli effetti negativi connessi alla esistenza di due diverse società di Stato operanti nel settore dei servizi di telecomunicazioni;

considerate le conseguenze che questo fatto determina sull'entità della spesa e sul coordinamento dei servizi;

impegna il Governo,

ad avviare iniziative che consentano al Parlamento di prendere in esame la unificazione delle due aziende ».

(0/203-tab. 11/14/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto purché si usi il termine « affrettare » al posto di « avviare ».

BALDASSARI. Accetto la modifica proposta dall'onorevole ministro e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, accolto dal Governo, rimane quindi così formulato:

« La Camera,

constatato il permanere degli effetti negativi connessi alla esistenza di due diverse società di Stato operanti nel settore dei servizi di telecomunicazioni;

considerate le conseguenze che questo fatto determina sull'entità della spesa e sul coordinamento dei servizi;

impegna il Governo,

ad affrettare iniziative che consentano al Parlamento di prendere in esame la unificazione delle due aziende ».

(0/203-tab. 11/14/10)

Gli onorevoli Baldassari, Marchi Dascola Enza e Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che la finanziaria STET, facente capo alle società operanti nel campo delle telecomunicazioni e in quello dei beni ad esso connessi, ha adottato una linea economica e produttiva ridimensionatrice di talune produzioni e che ciò continua ad avere pesanti riflessi occupazionali in un settore che occupa circa 300.000 lavoratori e in aziende che producono cavi coassiali;

considerato che causa di queste decisioni e di questa situazione di fatto potrebbe trovare origine in convenzioni stipulate nel passato e basate su scelte produttive dimostratesi inadeguate o errate,

invita il Governo

a rivedere le attuali convenzioni in accordo con le Commissioni parlamentari di merito ».

(0/203-tab. 11/15/10)

BALDASSARI. Nella nota aggiuntiva del 1972, stipulata dall'allora ministro Gioia con le aziende concessionarie, veniva presa tutta una serie di decisioni e di scelte in merito, ad esempio, al video-telefono, alla filodiffusione, eccetera. Occorre verificare, a nostro avviso, se queste scelte sono ancora valide.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Posso impegnarmi a fare una relazione entro dieci giorni sul settore degli investimenti diretti ed indiretti nel campo della elettronica, con particolare riguardo alla politica delle concessionarie e delle convenzioni.

BALDASSARI. Prendiamo atto delle dichiarazioni del ministro, e ritiriamo il nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Lauro e Cerullo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la situazione di grave carenza e di inadeguatezza per le esigenze del servizio, delle sedi degli uffici locali e delle agenzie postelegrafoniche,

invita il Governo

a predisporre gli strumenti necessari all'acquisto ed alla costruzione di immobili al fine di migliorare la situazione degli uffici ».

(0/203-tab. 11/16/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Cerullo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

ad un ulteriore potenziamento dell'Istituto postelegrafonici al fine di rendere possibile un incremento di asili nido e di mense sociali ».

(0/203-tab. 11/17/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a prendere le opportune iniziative al fine di risolvere con sollecitudine l'annoso problema dell'assegnazione degli alloggi ai dipendenti delle poste e dei telefoni ».

(0/203-tab. 11/18/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Salomone, Sinesio, Marzotto Caotorta, Piccinelli, Lamorte, Del Castillo, Tombesi, Zucconi e Mantella hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato che, a tre anni dall'avvio del decentramento che coincide con la istituzione delle direzioni compartimentali delle poste e delle telecomunicazioni di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 325, coincidente a sua volta, con l'attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, istitutivo della dirigenza statale, non tutti i servizi e i poteri sono stati decentrati agli organi periferici, con grave pregiudizio per l'efficienza dei servizi stessi a danno dell'utenza che ormai è convinta di poter contare su procedure più snelle e più immediatamente percettibili,

impegna il Governo

a promuovere sollecite e concrete iniziative atte a completare al più presto l'attuazione della normativa sul decentramento (legge n. 325) eliminando le residue, ingiustificate riserve di competenza, per altro non previste o meglio contrarie alla legge stessa.

In particolare, a realizzare al più presto:

a) la messa a punto del progetto di legge cosiddetto « omnibus »;

b) il potenziamento della funzione ispettiva, mediante l'adeguamento degli organici e l'assegnazione di mezzi di locomozione adeguati e soprattutto con l'aggiornamento della indennità di missione che consiste – non si dimentichi – nel rimborso delle spese di trasferta;

c) il decentramento agli organi compartimentali della possibilità di assegnare i funzionari dirigenti in ambito compartimentale, potenziandone la disponibilità per sopperire alle esigenze delle sedi provinciali più importanti;

d) l'attribuzione ai comitati tecnico-amministrativi, già in funzione presso i compartimenti, di poteri deliberanti per tutte quelle materie che trovano riscontro nello spirito della legge n. 325 ed alla luce delle precise responsabilità assegnate ora al dirigente statale dal decreto del Presidente della Repubblica n. 748;

e) l'istituzione di organi collegiali compartimentali in materia disciplinare e di personale;

f) il rispetto assoluto e puntuale della programmazione, specie in fatto di investimenti immobiliari, con precedenza a quelli relativi all'ammodernamento dei servizi e fra questi il banco-posta ed all'acquisizione di alloggi nel modo più rapido possibile per non frustrare ulteriormente le già esigue possibilità di bilancio ».

(0/203-tab. 11/19/10)

SINESIO. L'ordine del giorno si illustra da sé.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo accetto.

SINESIO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così terminato.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

PANI. Prendo la parola per una breve dichiarazione di voto. Desidero sottolineare come il dibattito che vi è stato in questa Commissione abbia messo in evidenza una serie di questioni per alcune delle quali vi è stato un notevole approfondimento, mentre per altre vi è bisogno di ulteriore esame.

Desidero mettere in rilievo che di fronte a questa complessa problematica che attiene alle competenze del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, vi è stata una rilevante disparità di vedute e anche di analisi. Francamente, vi era in noi l'aspettativa che da parte del ministro vi fosse una manifestazione che costituisse per lo meno l'eco di una situazione abbastanza incancrenita, difficile, complessa e drammatica. Viceversa, mi è parso di cogliere per qualche verso una posizione un po' giustificativa di una situazione che invece va affrontata con maggior decisione.

Tuttavia sono emersi dei consensi non solo da parte nostra, ma anche nella valutazione di diversi colleghi, sulla politica che deve essere perseguita in futuro. Lo stesso cenno che è stato fatto in favore del decentramento mi sembra un fatto rilevante; così come è rilevante anche il fatto che si consideri utile approfondire questa tematica in sede di udienza conoscitiva, anche al fine di avere una conoscenza più puntuale di una serie di fatti.

Per esempio, per quanto riguarda il traffico postale, il ministro ha fatto riferimento a 450 milioni di pezzi e, senza ricordare ora il dato che citava l'allora ministro Togni, in alcuni notiziari si fa invece riferimento a dati diversi e si parla, per il 1974 di 2 miliardi e 600 milioni di pezzi.

E' evidente che la conoscenza esatta di questi dati sarebbe quanto mai necessaria per affrontare un serio discorso sull'eventuale aumento delle tariffe.

Per quanto concerne il discorso sulle tariffe, riteniamo che il problema vada approfondito perché si tratta di vedere se per ripianare il *deficit* di bilancio possano essere reperite risorse finanziarie anche attraverso altre vie, come per esempio, la eliminazione di sprechi.

Si deve però registrare anche la volontà — che non sempre è stata presente — di approfondire queste materie.

Probabilmente nella valutazione sulle cause e sui motivi delle disfunzioni, vi sono state tra noi opinioni diverse, ma comunque emerge chiaramente la necessità di un ulteriore approfondimento. A me sembrerebbe che la proposta che vi era stata nella precedente legislatura, di promuovere una indagine conoscitiva, andrebbe ripresa, certamente in termini parzialmente diversi, in modo da svolgere una indagine rapida ed efficace, che ci consenta di acquisire una serie di dati più certi. In tal modo le valutazioni per quanto possibile, potrebbero essere oggettivamente concordanti sull'efficienza dell'azienda, sulle sue strutture, sugli sprechi.

Sulla base di queste considerazioni, credo che possa essere interessante il senso che diamo alla nostra astensione su questo bilancio, astensione che, come ho detto in rapporto ad un altro bilancio, non è una sorta di approvazione; è un'astensione severamente critica e rigorosa, che comporta il continuo impegno di contribuire a verificare una situazione che non consideriamo più accettabile. Questo è il discorso, al quale intendiamo essere coerenti.

BAGHINO. Preannunciando il voto contrario del mio gruppo, preciso che esso riguarda ovviamente la tabella, quindi il bilancio. Siamo però obbligati a darlo anche sulla relazione, per il metodo in cui siamo stati costretti a lavorare. Il voto contrario al bilancio, però, tiene presente la replica del ministro in quanto penso che si possa, nell'audizione, trovare davvero il punto di incontro per poter essere tutti d'accordo per una ricostruzione delle poste e delle telecomunicazioni.

PRESIDENTE. Poiché la questione è stata sollevata, debbo comunicare alla Commissione che nei prossimi giorni debbo incontrarmi con il senatore Tanga, che presiede la Commissione parallela del Senato, per esaminare le condizioni di ripresa dell'indagine di cui si parlò nella scorsa legislatura.

Pongo ora in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 » (203); « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1977 » (Tabella n. 11), con le proposte di modifica presentate dal Governo.

(*E' approvato*).

Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge:

« Rendiconto generale della amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1975 » (204).

(*E' approvata*).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di dare mandato al relatore per la stesura dei pareri.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 20,10.

INDICE DEGLI ORDINI DEL GIORNO

—

PAG.

BAGHINO: Per un dibattito parlamentare sui futuri eventuali aumenti tariffari.
(0/203-tab. 11/11/10) ***Svolto*** 40

BAGHINO: Per la sollecita risoluzione dell'assegnazione degli alloggi ai dipendenti delle poste e dei telefoni.
(0/203-tab. 11/18/10) ***Non svolto*** 46

BAGHINO e CERULLO: Per un ulteriore potenziamento dell'Istituto postelegrafonici.
(0/203-tab. 11/17/10) ***Non svolto*** 46

BAGHINO ed altri: Sull'acquisto e costruzione di immobili da destinare agli uffici.
(0/203-tab. 11/16/10) ***Non svolto*** 45

BALDASSARI ed altri: Sulla revisione del programma di meccanizzazione delle poste.
(0/203-tab. 11/1/10) ***Non svolto*** 37

BALDASSARI ed altri: Sul contenimento del lavoro straordinario, a cottimo e supercottimo.
(0/203-tab. 11/2/10) ***Non svolto*** 37

BALDASSARI ed altri: Sull'attuazione del programma per la costruzione di nuovi uffici postali.
(0/203-tab. 11/4/10) ***Non svolto*** 38

BALDASSARI ed altri: Sull'adeguamento della tariffa per la stampa pubblicitaria e di vendita per corrispondenza.
(0/203-tab. 11/7/10) ***Non svolto*** 39

BALDASSARI ed altri: Sul fenomeno dei distacchi di personale.
(0/203-tab. 11/9/10) ***Non svolto*** 39

BALDASSARI ed altri: Sull'aumento delle tariffe telefoniche.
(0/203-tab. 11/12/10) ***Non svolto*** 44

PAG.

BALDASSARI ed altri: Sulla revisione delle esenzioni dal pagamento delle tariffe telefoniche.
(0/203-tab. 11/13/10) ***Svolto*** 44

BALDASSARI ed altri: Sull'attività della Società STET in relazione alle vigenti convenzioni.
(0/203-tab. 11/15/10) ***Svolto*** 45

GUGLIELMINO ed altri: Per l'attuazione della legge 12 marzo 1969, n. 325.
(0/203-tab. 11/3/10) ***Svolto*** 37

GUGLIELMINO ed altri: Sull'aumento delle tariffe postali.
(0/203-tab. 11/10/10) ***Svolto*** 40

GUGLIELMINO ed altri: Sull'unificazione delle società pubbliche operanti nel settore delle telecomunicazioni.
(0/203-tab. 11/14/10) ***Svolto*** 45

MARCHI DASCOLA ENZA ed altri: Sulle assunzioni di personale avventizio.
(0/203-tab. 11/5/10) ***Svolto*** 38

MARCHI DASCOLA ENZA ed altri: Sulla sollecita emanazione delle norme di esecuzione del decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156.
(0/203-tab. 11/6/10) ***Non svolto*** 38

MARCHI DASCOLA ENZA ed altri: Sull'impiego degli istituti delle poste e telecomunicazioni.
(0/203-tab. 11/8/10) ***Non svolto*** 39

SALOMONE ed altri: Sui criteri per la completa attuazione della legge n. 325 del 1968 in tema di decentramento dell'azienda delle poste e telecomunicazioni.
(0/203-tab. 11/19/10) ***Non svolto*** 46

ACCOLTI DAL GOVERNO

BAGHINO: Per un dibattito parlamentare sui futuri eventuali aumenti tariffari.
(0/203-tab. 11/11/10) 40

BAGHINO: Per la sollecita risoluzione dell'assegnazione degli alloggi ai dipendenti delle poste e dei telefoni.
(0/203-tab. 11/18/10) 46

BAGHINO e CERULLO: Per un ulteriore potenziamento dell'Istituto postelegrafonici.
(0/203-tab. 11/17/10) 46

BAGHINO ed altri: Sull'acquisto e costruzione di immobili da destinare agli uffici.
(0/203-tab. 11/16/10) 45

BALDASSARI ed altri: Sull'attuazione del programma per la costruzione di nuovi uffici postali.
(0/203-tab. 11/4/10) 38

SEDUTA DI MERCOLEDI 6 OTTOBRE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

INDI

DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame, per il parere alla V Commissione bilancio, dei disegni di legge:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 » (203);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977 » (Tabella n. 10);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1975 » (204).

Ritengo che l'esame dei disegni di legge possa avvenire congiuntamente. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Il dibattito sul bilancio è una occasione per tentare di tracciare in sede parlamentare un quadro informativo omogeneo soprattutto sulle attività operative di ciascun ministero e può essere utilizzato per la individuazione delle linee fondamentali politiche da osservare nel corso di un anno.

Non mi addentrerò quindi in un'analisi particolareggiata delle poste di bilancio, ma cercherò di cogliere gli aspetti più significativi dell'impegno che la pubblica amministrazione è chiamata ad assolvere.

Come relatore sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, devo però dire che è estremamente difficile offrire un quadro armonico ed omogeneo di tutto il settore dei trasporti, in presenza di una irrazionale distribuzione delle competenze tra più ministeri.

L'esigenza di pervenire ad una unificazione delle competenze in questione ha trovato, particolarmente in questi ultimi tempi eco in tutte le parti politiche oltre che tra gli operatori del settore, che sono, in definitiva, le vittime della situazione esistente.

Ma il problema dell'unificazione delle competenze trova ulteriore legittimazione ed urgenza nella evoluzione che si va registrando per l'esercizio delle funzioni pubbliche e nelle prospettive di trasferimento e delega alle regioni, in applicazione della legge n. 382 del 1975.

Non vi è dubbio difatti che nella misura in cui si accentua il processo di decentramento nell'esercizio delle funzioni pubbliche attraverso l'ampliamento dello spazio oggi attribuito alle regioni, si esalta il ruolo di indirizzo e coordinamento da riservare alla amministrazione centrale.

Ed è troppo intuitivo che l'esercizio di siffatta funzione di indirizzo e di coordinamento rende irrinunciabile la unitarietà di competenza in sede centrale.

Su questo problema pare dunque che debba considerarsi chiuso il periodo di dibattito per dare avvio a quello della realizzazione attraverso la costituzione di un unico Ministero dei trasporti, per il quale semmai, in presenza della molteplicità e complessità dei settori coinvolti, si porrà il problema della istituzione di un segretariato generale.

Né pare, per altro, che la intervenuta istituzione del sottocomitato ministri per i trasporti nell'ambito del CIPE, renda più snella la situazione attuale, ove si abbia mente ai numerosi e complessi problemi operativi che sempre più si riversano sul comitato interministeriale per la programmazione economica.

Non si può inoltre non considerare che il mancato collegamento tra politica del territorio e politica dei trasporti ha determinato e determina ulteriori effetti negativi verso l'ordinato sviluppo economico del paese.

Passo a trattare della politica del trasporto ferroviario statale. L'analisi delle partite iscritte in bilancio mostra l'allar-

(...)

una volontà politica operativa da parte del ministro e del Governo.

CERAVOLO. Chiedo se non sia il caso di rinviare il dibattito per dare la possibilità ai colleghi della democrazia cristiana di partecipare alla discussione sul bilancio.

PRESIDENTE. Comprendo il suo rilievo e auspico vivamente che tutti i parlamentari facciano il loro dovere partecipando al dibattito. Quanto all'ordine dei lavori, ricordo che oggi alle 17 dobbiamo partecipare all'elezione dei deputati al Parlamento europeo e che sospenderemo la seduta per circa un'ora, e domani mattina siamo impegnati in Assemblea, quindi non potremmo proseguire la discussione.

D'altro canto, anche se ho l'impressione che la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti non sarà di minore ampiezza di quella che si è avuta per i due precedenti stati di previsione, mi sembra necessario terminare l'esame del bilancio entro questa sera, come previsto nel programma approvato dalla conferenza dei capi gruppo.

La mia proposta è quindi che si discuta fino alle 13,30, si riprenda alle 15,30, si sospenda di nuovo alle 17 e si riprenda al termine delle votazioni in Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Raccolgo poi l'osservazione dell'onorevole Ceravolo e sollecito i rappresentanti del gruppo della democrazia cristiana a garantire al massimo la loro presenza.

MARZOTTO CAOTORTA. Concordo con l'ordine dei lavori proposto dal Presidente. Quanto al rilievo dell'onorevole Ceravolo, vorrei far presente come alcuni dei miei colleghi sono impegnati contemporaneamente in due Commissioni e non hanno il dono dell'ubiquità.

Entrando nel merito della discussione, vorrei preliminarmente notare come essa costituisca occasione di un ripensamento della funzione che questo Ministero svolge nella vasta gamma dei doveri della pubblica amministrazione. Già è stato espresso da più parti il voto, che a nome del gruppo della DC vorrei qui ripetere, dell'unificazione in questo ministero di tutte le competenze in materia di trasporto e non a caso abbiamo a suo tempo approvato all'unanimità la soppressione dell'aggiunta « e dell'aviazione civile »...

BAGHINO. Non è esatto, c'è stato il mio voto contrario.

MARZOTTO CAOTORTA. ... che significava una limitazione, perché la dizione Ministero dei trasporti assume una funzione di coordinamento e di programmazione di tutta la politica del trasporto.

A questo riguardo, concordo con la necessità espressa dal relatore, onorevole Morazzoni, di un potenziamento della direzione generale per il coordinamento in modo che possa divenire il cuore di tutto il Ministero e di tutto il servizio dei trasporti nazionali; per questo ho presentato quella proposta di legge, all'esame di questa Commissione, per un potenziamento del conto nazionale trasporti che deve servire da strumento elementare ma indispensabile sia per la pubblica amministrazione che per il Parlamento in ordine alle decisioni che deve prendere in questo campo.

Per quanto riguarda il problema delle tariffe, ritengo che siamo di fronte ad un nodo politico più che amministrativo. Ieri, giustamente, il ministro delle poste si è posto il quesito se l'Azienda postale debba essere una azienda a pareggio, con tariffe tali da coprire i suoi costi, o una azienda a parziale carico della comunità, in relazione al servizio che svolge, ed ha evidenziato come all'estero si segua in alcuni paesi la prima tesi, in altri la seconda. Noi ci troviamo nelle stesse condizioni. Mi permetto di dire che, forse più ancora che nel caso delle poste, il servizio di trasporto può difficilmente essere coperto dai costi delle tariffe, perché si tratta di un servizio che deve essere garantito comunque, mentre quello delle poste è un servizio a domanda (se non avviene, la richiesta, la spedizione non viene effettuata). Il servizio di trasporto, invece, comporta non solo costi di impianto (come per le poste), ma di esercizio, anche quando esso non sia effettuato al 100 per cento: in sostanza vi è il problema dei posti vuoti. È chiaro che non dovremmo mai arrivare al caso delle navi Raffaello e Michelangelo, che anche quando sono a pieno carico costano (ed è per questo che sono state messe in disarmo); per altre linee noi abbiamo una forte disponibilità di posti vuoti dovuta anche alla concorrenza col mezzo privato, per la libertà che abbiamo dato (e che confermo) al cittadino di scegliere il mezzo di trasporto, sia pure con

(...)

civile che non sia solo un semplice gruppo di dirigenti e funzionari, ma una direzione organica, ben congegnata e armonizzata con i tempi; sulla necessità inoltre che il piano poliennale delle ferrovie dello Stato sia inserito in quel piano nazionale dei trasporti di cui tanto si parla e che dovrebbe essere di imminente definizione. Sarebbe auspicabile un impegno maggiore della Commissione trasporti per poter domani non essere soggetta a quelle critiche che normalmente rivolgiamo all'esecutivo. Oggi ciascuno di noi ha potuto constatare come l'esecutivo sia espressione del Parlamento, quindi la Commissione può assumersi anche le responsabilità inerenti allo studio ed all'approfondimento di questi temi, senza attendere sempre le indicazioni dell'esecutivo. Se è vero che questo Parlamento ha il desiderio di operare, mettiamoci al lavoro e vediamo di collaborare con l'esecutivo e con il ministro interessato, per superare quelle difficoltà, quelle remore che possono incontrarsi nelle procedure.

Esiste il problema del collegamento degli aeroporti con le città, di cui si parla da tanto tempo. Vorrei invitare il ministro a sollecitare le amministrazioni competenti perché il problema di Roma possa essere risolto al più presto. Gli stanziamenti sono da tempo previsti, le indicazioni sono state date, si può quindi avviare a soluzione questo problema, che è stato posto in evidenza dall'onorevole Marzotto Caotorta.

Quanto al problema del decentramento delle funzioni, oggetto di considerazione soprattutto da parte dell'onorevole Bocchi, credo di avervi accennato nella relazione. Non ho notato contraddizioni nelle dichiarazioni rese dal ministro a Stresa; egli ha affermato che si tratta di un'ipotesi da confrontare con altre, per vedere quale sia la migliore. Sono del parere che si debba decentrare, perché lo Stato scoppia, la burocrazia statale non è in grado, pur con tutta la buona volontà, di assolvere tutte le nuove funzioni che derivano da questi complessi problemi. Però vi sono alcuni problemi che attengono secondo la Costituzione, secondo la filosofia che è alla base di alcuni articoli della Costituzione, allo Stato, e credo che non possano essere delegati.

Tutto quello che si può delegare venga decentrato, in modo da responsabilizzare gli enti locali e le regioni, che potranno collaborare con lo Stato per la soluzione di questi importanti problemi.

Sarà necessario studiare le forme che garantiscano una capacità di appalto di lavori – problema sottolineato dall'onorevole Forte – per tutti gli investimenti, non solo per quanto riguarda le officine, previsti degli stanziamenti approvati, perché altrimenti tutto si ferma. La mancanza di investimenti comporta riflessi negativi notevoli anche sul piano dell'economia nazionale. L'industria ha bisogno di questa mobilità, come tutto l'apparato economico dello Stato.

Ho avuto delle notizie che non ho potuto controllare; dicevo che non è solo questione di quantificazione delle ferrovie, ma di rendere ottimali gli attuali strumenti, le infrastrutture a disposizione dell'Azienda di Stato, perché mi è stato detto che un carro che dovrebbe svolgere un lavoro nel giro di 12 ore, lo svolge nel giro di 12 giorni. Si tratta di ricercare un sisema di riorganizzazione che, come dicevo nella relazione, acceleri queste cose, in modo da avere un rendimento se non sul piano della produttività globale almeno su quello della produttività aziendale.

In questa mia breve replica vorrei sottolineare come tutti le indicazioni scaturite dagli interventi vanno ad arricchire la relazione, in modo che un approfondimento dei singoli temi ci permetta in un prossimo futuro di dare utili suggerimenti al ministro.

Non penso di condividere le variazioni dell'ultima ora proposte dal Ministro del tesoro d'intesa con il Ministro del bilancio, che comportano un taglio di 3 miliardi e mezzo nella previsione di spesa per il 1977, semmai tali tagli dovrebbero riferirsi alle spese correnti e non alle spese per investimenti.

PRESIDENTE. Se il relatore vuole presentare proposte di emendamenti compensativi nell'ambito dello stato di previsione in esame, può farlo subito, mentre emendamenti di diversa natura dovranno essere presentati direttamente alla Commissione bilancio.

MORAZZONI, *Relatore*. Se c'è una manifestazione di volontà rivolta ad approvare le previsioni possiamo raccomandare in sede di Commissione bilancio, di introdurre emendamenti sostitutivi.

BOTTA. 8.720 milioni sono residui passivi che derivano da esercizi precedenti.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I residui passivi sono somme impegnate ma non ancora erogate. Esempio: le somme stanziate per il potenziamento dei mezzi antincendio non sono state ancora erogate ma se oggi depennassimo dal bilancio questa voce, creeremmo non pochi problemi.

PRESIDENTE. Vorrei richiedere al Ministro, prima di dargli la parola, due precisazioni: la prima riguarda il rinnovo della concessione all'Alitalia e la seconda l'orientamento del Ministero dei trasporti in ordine all'aumento delle tariffe.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Ringrazio l'onorevole Morazzoni per l'impostazione data e le considerazioni fatte nella relazione e nella replica sul dibattito relativo allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per il 1977.

Ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti nel dibattito, sia coloro che hanno condiviso l'impostazione contabile data al bilancio, che non è un mero fatto tecnico ma sottintende una valutazione politica, sia coloro che hanno stimolato il dibattito stesso con accenti e rilievi critici, sia coloro che hanno chiesto maggiori informazioni e delucidazioni.

Ringrazio infine il Presidente della Commissione, onorevole Libertini, per lo zelo con cui ha mostrato di voler assolvere il suo delicato compito.

Per parte mia cercherò, nella mia replica conclusiva, di essere il più esauriente possibile, toccando anche argomenti di fondo che sono stati solo sfiorati nel dibattito, nel tentativo di approfittare di questo primo « confronto » parlamentare per cercare di fornire alla Camera, nel modo più organico possibile, le linee politiche che il Ministero dei trasporti intende perseguire per impostare ed avviare a soluzione i delicati problemi del settore.

In tal modo la mia replica, tenendo conto dell'ampia problematica sollevata, tende anche, secondo i desideri e le richieste precedentemente manifestati a mezzo del Presidente e dell'ufficio di Presidenza della Commissione, a far fronte contemporaneamente all'esigenza di dare quei punti di riferimento in ordine alle intenzioni ed ai programmi del Governo che avrebbero dovuto formare argomento della audizione del Ministro che era stata programmata per ieri. È, peraltro, evidente che il Governo è sempre a disposizione del Parlamento per gli indispensabili confronti e le necessarie collaborazioni nell'ambito delle rispettive responsabilità.

Il dibattito, preceduto anche da discussioni evidenziatesi a mezzo della stampa e a livello di forze politiche e sociali, dimostra la sempre più rilevante importanza che viene riconosciuta nel Paese ai problemi della politica dei trasporti: ciò è frutto della sempre maggiore consapevolezza del vincolo esistente fra programmazione economica e ordinato assetto del settore.

Ogni ipotesi di sviluppo economico, di ripresa della produzione, risente in via essenziale della capacità del sistema di trasporti di assicurare la fluidità del processo produttivo.

Nel momento in cui il Ministro dei trasporti presenta il bilancio del suo Dicastero a questa Commissione avverte tutta la difficoltà che scaturisce dalla attuale frammentazione di competenze che non consente certo di offrire una visione omogenea dei problemi che interessano il settore.

Ritengo, ciò nonostante, inevitabile la collocazione delle mie dichiarazioni conclusive in un contesto più vasto che coinvolga le linee fondamentali di politica dei trasporti.

In più interventi si è denunciato che la disseminazione delle competenze del settore tra più parti di pubblico intervento è fortemente dannosa.

La necessità di riportare ad unità le competenze in materia di trasporti urta contro vischiosità non certo funzionali, e comporta difficoltà non irrilevanti in ordine al raggiungimento di tale obiettivo; essa peraltro trova un fondamento a mio avviso non contestabile nella stretta interdipendenza tra le varie modalità di trasporto, da coordinarsi tenendo conto della fondamentale correlazione che esiste tra politica programmatoria, politica del territorio e politica dei trasporti. È in quest'ottica che si è pervenuti alla costituzione, nell'ambito del CIPE, di un sottocomitato dei Ministri per i trasporti, che ha appunto il compito di determinare il massimo coordinamento in tutti i settori.

Io ritengo che questo, costituendo un primo passo importante per la realizzazione

(...)

successivamente aggiunti 100 miliardi di rifinanziamento con legge n. 493 del 1975.

Mi sono state chieste notizie precise in ordine all'attuazione di tale legge.

Sono stati intanto appaltati i lavori dei cinque lotti di opere e disposte le forniture previste per l'attrezzatura di alcuni aeroporti.

Alla esecuzione delle opere di cui sopra risultano interessati diciotto aeroporti nazionali e gli affidamenti sono stati realizzati a seguito di regolari gare di appalto a cinque Consorzi di imprese, mentre per gli aeroporti di Milano, Genova, Roma Ciampino e Palermo l'esecuzione delle opere sarà curata dagli Enti di gestione aeroportuale.

I relativi lavori sono stati avviati nei primi mesi del 1976 mentre debbono essere ancora perfezionati gli atti di concessione che ne consentano l'avvio per Milano Malpensa, Genova, Roma Ciampino e Palermo.

Le ulteriori ipotesi di sviluppo degli interventi dello Stato per il potenziamento degli aeroporti rendono necessaria la messa a punto di una serie di ricerche al fine di correlare il futuro piano degli aeroporti di cui ho già parlato, al piano generale dei trasporti che sarà determinato in sede CIPE.

Spero che le considerazioni che ho avuto l'onore di fare a seguito del vostro dibattito siano valse a dare un quadro generale delle linee politiche che il Ministero intende perseguire nell'ambito delle sue competenze ed abbiano sufficientemente risposto ai vostri quesiti, alle vostre istanze ed alle vostre critiche.

Lo stato di previsione della spesa che viene presentato al Parlamento e del quale raccomando l'approvazione, rappresenta la trasposizione in poste finanziarie e con riferimento al prossimo anno di tutti gli interventi allo stato attuabili nel quadro della più ampia tematica che assieme abbiamo discusso e che comporta un insieme di iniziative che col contributo essenziale del Parlamento saranno certamente avviate per garantire la migliore gestione possibile della politica dei trasporti e migliorare l'andamento dell'intero settore.

La consapevolezza del notevole sacrificio finanziario che l'approvazione di questo bilancio preventivo comporta per la collettività, pur nella sua necessitata inadeguatezza rispetto alle finalità delineate, impone un impegno notevole al fine di assicurare un esercizio di funzioni pubbliche e la produzione di servizi che corrispondano alle attese della collettività nazionale.

Sono certo che ognuno, per la parte di responsabilità che gli compete, farà per intero il proprio dovere.

Il Ministero del tesoro, d'intesa con quello del bilancio, ha apportato alcuni tagli al bilancio, per l'esattezza ha decurtato del 10 per cento tutte le spese. Per quanto riguarda il nostro Ministero il relatore ha detto che il taglio previsto in bilancio di due miliardi e mezzo forse non è opportuno.

PRESIDENTE. La questione è stata già definita. Possiamo approvare emendamenti che abbiano carattere compensativo all'interno dello stato di previsione in esame, ma gli emendamenti che abbiano altro carattere e incidano sul totale vanno presentati alla V Commissione bilancio. Nello schema di parere favorevole da inviare alla V Commissione bilancio, il relatore potrà anche esprimere un parere contrario alle variazioni proposte, che verrà poi posto in votazione.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Forte, Casalino, Bocchi, Ottaviano, Guasso e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato il continuo aumento dei residui passivi nel settore dei trasporti, con conseguenze negative sia sui livelli di occupazione che per la costante riduzione nella realizzazione dei programmi causata dalla crescente svalutazione monetaria;

considerato altresì che l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha denunciato una capacità di spesa annua molto limitata e comunque insufficiente a far fronte alle risorse rese disponibili dai vari piani di intervento;

ritenuto sia urgente, anche ai fini dei processi di riconversione e ristrutturazione delle imprese del settore e della occupazione, utilizzare rapidamente le risorse disponibili

invita il Governo

ad adottare tutti i possibili provvedimenti amministrativi e legislativi atti a porre l'Azienda delle ferrovie dello Stato nelle

condizioni idonee a realizzare i programmi di intervento nei termini previsti dai piani ».

(0/203-tab. 10/1/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

FORTE. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi, Pani, Guasso, Ottaviano, Casalino, Forte, Ceravolo e Calaminici hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

consapevole della necessità inderogabile di realizzare un piano nazionale di trasporti integrati, che punti ad elevare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto, che riduca l'incidenza dei costi del trasporto nell'economia nazionale e regionale, eliminando gli enormi sprechi presenti nel settore, che sappia legare le scelte in materia di trasporto alla programmazione economica (anche regionale) e ai piani di riequilibrio territoriale, ritiene che un primo obiettivo di grande portata, anche nei tempi brevi, sia rappresentato dalla necessità di garantire nel settore del trasporto un controllo e coordinamento pubblico democraticamente articolato;

a tal fine la Camera

impegna il Governo

ad assumere iniziative e provvedimenti che consentano la unificazione in un unico Ministero delle competenze, invece degli attuali otto che si occupano di trasporti, per garantire così un effettivo strumento di direzione e di coordinamento unitario ».

(0/203-tab. 10/2/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Il problema non riguarda solo il dicastero dei trasporti, ma anche altri e personalmente non posso che accettare quest'ordine del giorno come raccomandazione. D'altra parte le dichiarazioni da me rese ritengo possano tranquillizzare la Commissione in questo senso.

FORTE. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto delle manifestate disfunzioni nei raccordi con la Sicilia e la Sardegna e la inadeguatezza delle officine riparatrici,

impegna il Governo

a dare concreta attuazione alla trasformazione dell'Ufficio centrale di navigazione in servizio di navigazione assegnando al nuovo organismo maggiori poteri decisionali, di autonomia e di coordinamento rispondenti alle esigenze del servizio ».

(0/203-tab. 10/3/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Accetto questo ordine del giorno. Faccio solo presente che il problema fa parte delle trattative sindacali e comporta altri problemi relativi ai ruoli; non si tratta quindi di una cosa semplice, ma mi auguro si possa arrivare a questo risultato.

PANI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte, Amarante, Casalino, Bocchi, Ottaviano, Guasso e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che, in particolare nel settore dei trasporti e più specificatamente in quello del settore ferroviario, non esiste nessun adeguato strumento efficiente in materia di ricerca, progettazione e controllo sia delle opere fisse che del materiale rotabile,

impegna il Governo

a dare sollecito corso alla realizzazione dell'IREF per il quale esistono finanziamenti inutilizzati da anni nonché la disponibilità della relativa area. La realizzazione dell'istituto potrà costituire un momento essenziale per un effettivo miglioramento sia dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato che di tutto il settore del trasporto per il quale dovrebbe operare ».

(0/203-tab. 10/4/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto con la precisazione che si tratta di un problema generale che va coordinato con il problema più generale della ricerca scientifica, che comporta anche il problema dei ruoli, oggetto delle trattative sindacali in corso.

FORTE. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi, Pani, Guasso, Ottaviano, Casalini, Forte Ceravolo e Calaminici hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

di fronte al progetto governativo di conversione industriale considera la riorganizzazione del trasporto pubblico come un fattore fondamentale per l'avvio di una politica economica impostata sul soddisfacimento degli interessi delle masse popolari, dei lavoratori e dei ceti medi produttivi;

ritenuto il settore dei trasporti come un volano per attuare una graduale trasformazione e riconversione di una parte dell'apparato produttivo esistente per creare su questa base nuove fonti di occupazione e nuovi impianti industriali (in particolare nel Mezzogiorno), tesi ad un ammodernamento tecnologico e alla produzione di quei mezzi di trasporto pubblico di cui il paese ha urgente bisogno,

impegna il Governo

ad operare in modo che nel piano per la riconversione industriale siano accolte le esigenze che derivano da un piano nazionale di trasporti integrati e del piano delle ferrovie, per puntare allo sviluppo dei settori produttivi che producono mezzi di trasporto pubblico ».

(0/203-tab. 10/5/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

PANI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi, Pani, Guasso, Ottaviano, Casalino, Forte e Calaminici hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto delle posizioni espresse dai Consigli comunali e dalle Giunte di Milano, Torino, Roma, Napoli, che contengono proposte e indicazioni per un diverso indirizzo dei fondi stanziati per queste città dalla legge 1042 (decreto ministeriale 377 e legge 493),

impegna il Governo

ad avviare un celere confronto con le città interessate al fine di un esame dei problemi aperti e per cercare soluzioni valide che corrispondano agli interessi e agli orientamenti espressi dalle 4 città.

Inoltre considerando il trasferimento alle Regioni dei poteri relativi al servizio di trasporto, nonché quelli che seguiranno con l'applicazione della legge 382,

impegna il Governo

ad un riesame della legge 1042 (anche sotto la luce di un eventuale rifinanziamento), tenendo anche conto del decreto delegato n. 5 che assegna alle Regioni competenze in materia di trasporto per ciò che attiene a grandi aeree metropolitane (non solo quelle interessate alla 1042) ma anche di altre grandi città italiane che presentano analoghi problemi.

Infine in questo contesto si raccomanda al Governo di operare perché siano assegnate alle Regioni le risorse necessarie per far fronte alla pianificazione e all'organizzazione funzionale dei trasporti nell'ambito regionale ».

(0/203-tab. 10/6/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Ritengo opportuno che questo ordine del giorno sia illustrato, perché non riesco a comprenderne l'obiettiva portata.

GUASSO. La prima parte dell'ordine del giorno mi sembra chiara: per anni si sono assunte posizioni diverse nei confronti di una richiesta di modifica della legge. La seconda parte può essere collegata alle difficoltà oggettive relative alla modifica di tale legge. Poniamo quindi il problema se non valga la pena di studiare una forma di regionalizzazione, considerando la competenza regionale in materia di trasporti, che tende ad estendersi e ad ampliarsi. Il problema quindi si porrà comunque, indipendentemente dall'applicazione della legge n. 1042. Rischiamo, in caso contrario, di avere una legge che era stata emanata in rapporto a

provvedimenti congiunturali, che non verrà utilizzata e finirà come diverse altre leggi, che sono state emanate ma non utilizzate. Questa è la preoccupazione alla base dell'ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei fare osservare che questo ordine del giorno non mi sembra obiettivamente proponibile, in quanto l'esecutivo, il Governo, ha la funzione precisa di applicare le leggi che il Parlamento approva. La legge n. 1042 dà precise indicazioni circa le procedure relative alla destinazione di questi fondi. Se le regioni hanno agito male o bene, questo non riguarda il Governo, che deve solo applicare le leggi. L'invito contenuto nel secondo paragrafo dell'ordine del giorno, circa un riesame della legge n. 1042, è improponibile, perché questo compito spetta a noi, non al Governo. Se poi vi sono ostacoli all'applicazione della legge, siamo sempre in tempo a presentare una proposta di legge per un riesame della legge stessa.

BOCCHI. Ci sembra che l'ordine del giorno non chieda di non applicare la legge, ma inviti il Governo ad un diverso utilizzo dei fondi; si può parlare, se si ritiene opportuno, di applicazione della legge ai fini dell'utilizzazione di quei fondi, particolarmente per motivi congiunturali.

PRESIDENTE. È stata sollevata una questione di improponibilità. Vorrei distinguere l'ordine del giorno in tre parti. La prima sembra proponibile, se per « diverso utilizzo » si intende « diverso utilizzo » nell'ambito della legge. Se si trattasse di un utilizzo diverso da quello indicato dalla legge, questa parte dell'ordine del giorno non sarebbe proponibile.

La seconda parte a mio avviso non è proponibile, perché gli ordini del giorno sono direttive al Governo, non direttive che il Parlamento dà a se stesso.

Quanto alla terza parte, se si tratta di sollecitare il Governo perché eroghi le somme nell'ambito della legge esistente, è proponibile; se si tratta invece di chiedere altre risorse, ciò spetta al Parlamento.

Quindi chiederei ai proponenti di ritirare la seconda parte, considerandola semmai come illustrazione dell'ordine del giorno, di chiarire il punto « diverso utilizzo » e quello successivo « le risorse necessarie ».

BOCCHI. Circa il « diverso utilizzo », quello che chiediamo al Governo è la valutazione.

Quanto alla seconda parte, la ritiriamo e la consideriamo come un'esigenza che riguarda il trasporto metropolitano e la sua integrazione nel sistema delle competenza. Evidenziamo infatti la globalità dei problemi che riguardano il servizio metropolitano, non disgiunto dalle competenze più generali delle regioni in termini di integrazione dei trasporti.

Quanto al terzo punto, è evidente che il Governo non può essere invitato a fornire risorse che non sono previste; si tratta di risorse che derivano dalla legge e dai decreti di trasferimento, che vanno conguagliate per i servizi resi allo Stato. Non sono grandi somme, ma hanno pur sempre un loro peso.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Avevo chiesto una delucidazione sull'ordine del giorno appunto perché avevo il tipo di preoccupazione che si è rivelato nel corso della discussione. Mi permetterei di consigliare all'onorevole Bocchi e agli altri proponenti di ritirare l'ordine del giorno, perché non vorrei che alla fine si determinasse un fatto negativo anziché positivo ai fini della soluzione dei problemi che stanno loro a cuore. Il Governo accetta la prima parte, nell'ambito della legge, ma si dovrebbe precisare che cosa si intende per un diverso utilizzo dei fondi stanziati. Mentre non esiste quel tipo di problemi che si sottintende e che io conosco per quanto riguarda Napoli, Roma e Milano, città con le quali sono in corso trattative, credo che per Torino la regione piemontese stia ultimando in questi giorni i suoi lavori; quindi non ha ancora presentato al Governo le sue controproposte. Credo si possa dire che il Governo ha già preso i contatti che l'ordine del giorno sollecita con tre delle città interessate, non con la quarta, e non per sua carenza.

Esiste un problema particolare per quanto riguarda Torino e, per giunta, temo che l'inserimento nell'ordine del giorno della dizione « diverso utilizzo » faccia sorgere notevoli problemi. Fra una quindicina di giorno la regione piemonte sarà in grado di fare controproposte all'Amministrazione dello Stato, in quella sede si cercherà di risolvere questo problema.

Credo che sia opportuno che l'ordine del giorno venga ritirato; nell'ipotesi che venga mantenuto, il Governo lo accetterebbe con l'aggiunta delle parole « nell'ambito delle leggi », con la soppressione della parola « diverso » e dell'ultima parte.

BOCCHI. Accolgo le richieste del ministro e – preso atto che in tal modo è accolto – non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno pertanto, dopo le modifiche proposte dal Governo e accettate dai presentatori, è così formulato:

« La Camera,

preso atto delle posizioni espresse dai consigli comunali e dalle giunte di Milano, Torino, Roma, Napoli, che contengono proposte e indicazioni per l'utilizzo, nell'ambito della legge, dei fondi stanziati per queste città dalla legge n. 1042 (decreto ministeriale n. 377 e legge n. 493),

impegna il Governo

ad avviare un celere confronto con le città interessate al fine di un esame dei problemi aperti e per cercare soluzioni valide che corrispondano agli interessi e agli orientamenti espressi dalle 4 città ».

(0/203-tab. 10/6/10)

Gli onorevoli Forte, Casalino, Amarante e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

visto l'abbandono in cui sono state lasciate le linee secondarie delle ferrovie dello Stato ed in concessione soprattutto nel Mezzogiorno, private, fra l'altro, per anni anche della normale manutenzione,

ritenuto che la rete secondaria vada opportunamente potenziata e valorizzata ed utilizzata anche per tracciati alternativi nell'ambito regionale,

invita il Governo

all'atto della elaborazione del Piano nazionale dei trasporti e nella definizione del Piano ferroviario a tenerne debitamente conto soprattutto per consentire nelle regioni del sud la realizzazione di una organica politica del trasporto ».

(0/203-tab. 10/7/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

FORTE. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ottaviano, Pani e Guasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

considerato che, essendo ormai scaduti i tempi, deve essere nominato il nuovo direttore generale dell'Aviazione civile,

impegna il Governo

a non effettuare alcuna nomina nel caso citato come per altri, senza che si abbia un dibattito in sede di Commissione sui criteri e sui termini per procedere a tali designazioni ».

(0/203-tab. 10/8/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso accettare questo ordine del giorno perché si ingenera confusione tra le competenze del potere legislativo e quelle del potere esecutivo.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'ordine del giorno non chiede che venga intaccata la competenza specifica del Governo, chiede soltanto che il Parlamento sia sentito preliminarmente sui criteri di scelta.

SINESIO. Come relatore dello stato di previsione del Ministero del bilancio, devo dire che è allo studio della Commissione bilancio la soluzione del problema della preventiva definizione dei criteri da adottare per le nomine. Di ciò si discuterà in sede di Governo con le forze che lo sostengono e con le forze sindacali.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda i termini, il Governo intende nominare il direttore dell'aviazione civile a breve scadenza. Se invece di approvare questo ordine del giorno la Commissione volesse illuminare il Governo, e in particolar modo il ministro dei trasporti, dato che nessuna scelta è stata ancora operata, ne sarei molto grato.

PANI. Le affermazioni del ministro vengono incontro a quello che è lo spirito dell'ordine del giorno; non si tratta di sot-

toporre al vaglio parlamentare delle nomine, ma fissare dei criteri. La sede più opportuna per questa discussione è la Commissione. Non capisco perché non si voglia accogliere questo ordine del giorno.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti.* Non mi risulta che nella discussione dei bilanci di altri dicasteri siano stati presentati analoghi ordini del giorno. Vi sono molti direttori generali da nominare e un ordine del giorno specifico, come questo, mi sembra inopportuno e troppo personalizzato. Il massimo che posso fare, se l'ordine del giorno viene ritirato, è quello di tener conto, nell'ambito delle mie responsabilità, dei criteri da voi suggeriti.

MARZOTTO CAOTORTA. Non vi è alcun dubbio che, ai sensi della Costituzione, il Governo è responsabile di fronte al Parlamento. È evidente che se dovessimo accettare lo spirito di questo ordine del giorno per cui il Goveruo in ogni sua azione deve venire qui a discutere i criteri, finiremmo per creare una paralisi sia in seno al Governo che al Parlamento. Abbiamo altri strumenti atti a svolgere funzioni di controllo nei confronti del Governo, strumenti che vanno dall'interrogazione alla fiducia. Non dobbiamo provocare la paralisi delle funzioni amministrative statali, e quindi anche la nostra, visto che non possiamo stare qui 24 ore su 24.

Ritengo, quindi, che quest'ordine del giorno sia improponibile perché travalica quella che è la funzione propria del Parlamento. Nessuno ci vieta di esprimere, in un ordine del giorno, quello che riteniamo debba essere il criterio da adottare per eventuali nomine.

PRESIDENTE. Non voglio entrare nel merito del suo intervento onorevole Marzotto Caotorta, però devo farle osservare che quando ha usato la parola « improponibile » non l'ha usata in modo esatto. L'ordine del giorno, così come è, risulta proponibile, tanto è vero che la Presidenza della Camera ha annunciato in Assemblea proposte di risoluzione che hanno questo tenore. Se si riferiva, invece, ad una improponibilità politica questa è un'altra cosa.

PANI. Non chiedo che su ogni questione di questo genere il Governo venga qui puntualmente ad esprimere i suoi criteri ispiratori. Chiediamo solo che il Governo venga a riferire sulla base di esperienze che ha fatto in passato; in ogni caso non vogliamo togliere all'esecutivo la sua sfera di competenze.

E noi vorremmo, se non altro, esprimere l'esigenza che si adotti il metodo e per questo insistiamo affinché venga accolto lo spirito dell'ordine del giorno.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti.* Mi pare che giriamo attorno ad un problema che probabilmente non esiste. Vorrei precisare che quando mi si presenta un ordine del giorno, io devo o accettarlo o respingerlo. E vorrei altresì precisare che non è pensabile che il ministro dei trasporti, che ha la responsabilità delle proposte in sede di Consiglio dei ministri, faccia una proposta senza avere la certezza che essa verrà accettata, per riguardo alle persone proposte. Ora, pur sapendo o ritenendo di sapere quale possa essere l'orientamento sui criteri da parte del Consiglio dei ministri, mi pare che non potete pretendere dal ministro di impegnarsi ad accettare preventivamente dei criteri che in seguito potrebbero non corrispondere alle proposte che farà. Ritengo che le preoccupazioni che appaiono nell'ordine del giorno non abbiano motivo di esistere. Se la Commissione, in altra sede e informalmente, attraverso l'ufficio di presidenza, riterrà opportuno far conoscere al ministro quali sono i criteri che a suo giudizio il Governo dovrebbe tener presente nelle nomine, io me ne farò carico in un chiaro rapporto di collaborazione tra Governo e Parlamento, rapporto che è più incisivo di un ordine del giorno che francamente mi mette in difficoltà.

PRESIDENTE. Vorrei fare una precisazione, a parziale rettifica di quanto detto dal ministro. Il fatto che il ministro quando fa una proposta in sede di Consiglio dei ministri voglia essere certo che tale proposta sia accettata e prenda per questo gli opportuni contatti politici, questo è un suo diritto e riguarda le forze politiche e i loro rapporti, ma non noi personalmente. Guai se facessimo questo ! Il ministro può cioè consultare le forze politiche che crede per sentire se certi nomi e certi criteri sono tali da riscuotere il loro consenso, ma ciò non tocca i poteri formali del Parlamento. Il ministro ha dato prova di tattica e realismo

politico, ma la questione qui sollevata è diversa: è che per alcune cariche importanti il Governo faccia presente al Parlamento (e non il Parlamento al Governo) alcuni criteri cui intende uniformarsi.

MARZOTTO CAOTORTA. È improponibile il fatto di chiedere al Governo di venire in questa sede ed esporre i criteri che intende adottare, perché questo non significa solo bloccare qualsiasi azione del Governo, ma paralizzare l'azione del Governo e del Parlamento perché non si può distinguere quale sarà l'atto per cui si chiede che venga ad esporre i suoi criteri e quale invece quello su cui si rinuncia a questo sindacato. Quindi il discorso è improponibile in sede politica e pratica. Abbiamo discusso sulla eventualità di fare una audizione sulla politica generale che il Governo intende attuare in questo o in quel settore, ma non ritengo sia obiettivamente attuabile ciò che chiede l'onorevole Pani.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno di ritirarlo, altrimenti sarò costretto, con rammarico, a non accettarlo. Può sembrare una non volontà di collaborazione, che invece esiste anche su questi problemi, ma a mio avviso non può essere istituzionalizzato questo principio in sede formale.

PANI. Vorrei chiedere al ministro se intende su questi problemi, in sede di audizione, eventualmente indicarci le linee cui intende ispirarsi.

PRESIDENTE. Ritengo che la richiesta dell'onorevole Pani tenda a sapere: se il ministro, nel corso dell'audizione, intende anche esprimere i criteri che seguirà, non per la nomina di questo direttore, ma per le nomine fondamentali del suo dicastero, in modo da stabilire una metodologia in questo settore.

BERNARDI. A me sembra che si voglia da parte dell'onorevole Pani radicalizzare il problema, perché io ritengo che la scelta di uno o di dieci direttori e dirigenti del settore comporta necessariamente delle valutazioni personali che coincidono con criteri di carattere generale. Se si chiede al ministro quali criteri intende adottare per la nomina dei dirigenti, sarebbe molto strano che lui rispondesse che sceglierà una persona che non è morale, che non è capace e così via. Se ci si accontenta di questa valutazione estremamente generica, che non dice niente, sarà facile per il ministro gabellare la Commissione e l'onorevole Pani che ha fatto questa richiesta. Se invece si chiede al ministro che i suoi criteri di scelta si identifichino con una certa fisionomia, si chiede un atto con il quale, come ha detto giustamente l'onorevole Marzotto Caotorta, si sopravvaluta e si altera il rapporto Parlamento-Governo.

Il Ministro dei trasporti con estrema chiarezza si è dichiarato disposto a discutere sul piano informale e ad accettare i suggerimenti che la Commissione volesse esprimere. Se però si vuole formalizzare il rapporto, chiedendo al ministro di dare ufficialmente indicazioni, non si può che votare, e noi votiamo contro questa richiesta, perché in questo modo l'onorevole Pani crea un clima fittizio di rottura, che invece non esiste, visto che il ministro ha dichiarato la sua volontà di collaborare.

PRESIDENTE. Ribadisco che la collaborazione che il ministro offre è cosa che valuto positivamente, ma non come presidente della Commissione; la consultazione caso per caso può avvenire fuori da questa sede. Mi sembra che la questione sia semplice e definita, ed è se il ministro può o non può accettare l'ordine del giorno in questa o quella forma. L'ultima formulazione individua i criteri di connotazione generale di certi alti dirigenti, ad esempio se il direttore generale dell'aviazione civile debba essere un militare o un civile.

MORAZZONI, *Relatore*. Le dichiarazioni fatte dall'onorevole Pani sono un po' diverse rispetto al contenuto dell'ordine del giorno. L'onorevole Pani nel suo ordine del giorno ha affermato che « deve essere nominato il nuovo direttore generale dell'aviazione civile... impegna il Governo ». Rispetto a questo primo punto c'è già una impostazione diversa.

Sulla seconda parte di questo ordine del giorno penso di dover esprimere alcune brevi considerazioni. L'oggetto dell'ordine del giorno attiene ai poteri discrezionali dell'esecutivo, ai quali corrispondono precise, puntuali responsabilità. A mio avviso il Parlamento non può pretendere di scindere, dividere, reclamare alcun potere senza avere una corrispondente quota di puntuale

responsabilità. Questo non può avvenire attraverso un ordine del giorno, ma potrebbe avvenire attraverso una disposizione di legge; ecco perché, signor presidente, affermo che forse vi sono alcuni motivi per ritenere improponibile sul piano giuridico questo ordine del giorno.

Ritengo comunque che il Parlamento abbia a disposizione gli strumenti per esprimere al Governo le valutazioni che ritiene opportuno far conoscere in modo ufficiale, e non attraverso vie brevi, circa le modalità cui, il Governo dovrebbe attenersi o cercare di attenersi per problemi di questo genere.

PANI. Chiediamo allora un dibattito sulle nomine.

MORAZZONI, *Relatore*. Noi siamo come un'assemblea di azionisti e possiamo esporre all'amministratore delegato, che in questo caso sarebbe il ministro, il nostro orientamento, di cui egli terrà conto o meno in sede di attuazione del suo potere discrezionale.

PANI. Noi chiediamo una discussione sui criteri, non chiediamo di dettare criteri come Commissione. Questo è un potere che in ogni modo il Parlamento ha; non è una risoluzione, è un impegno che può essere assunto a breve scadenza.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Premetto per correttezza che il Governo è già in ritardo per la nomina del direttore generale dell'aviazione civile. Si potrebbe togliere l'inciso « deve essere nominato il nuovo direttore generale dell'aviazione civile ». Io credo che il massimo di collaborazione che in materia possiamo raggiungere è quello dato dalla premessa di non arrivare a votazioni specifiche. Ritengo che in sede di audizione, e anche successivamente, si possa svolgere un dibattito sui criteri di nomina, che serva esclusivamente a far recepire al ministro i punti di vista, gli orientamenti, rimanendo ferma la responsabilità decisionale del ministro e del Governo.

PANI. Sono d'accordo. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Marocco, Salomone e Sinesio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la perdurante situazione di inefficienza del collegamento pubblico tra l'aeroporto Leonardo da Vinci e la città di Roma,

impegna il Governo

a realizzare in tempi brevissimi la progettata costruzione di un collegamento ferroviario, ormai improrogabile, solo idoneo a garantire, in tempi brevi e regolari, l'accesso del pubblico al servizio aereo ed alla Capitale ».

(0/203-tab. 10/9/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Salomone, Marocco e Sinesio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la improrogabile esigenza di riorganizzare il servizio pubblico di controllo della sicurezza dei veicoli e della idoneità dei conducenti nonché del trasporto merci attualmente in crisi;

constatata altresì la competenza non delegabile della pubblica amministrazione in questa materia,

impegna il Governo

a potenziare gli organici e le attrezzature della MCTC per metterla in grado di garantire questo servizio, provvedendo altresì alla razionalizzazione delle procedure ed alla semplificazione delle incombenze, in accordo anche con gli altri ministeri interessati, senza escludere speciali convenzioni con altri enti specializzati per la gestione di particolari servizi tecnici ».

(0/203-tab. 10/10/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sinesio, Marzotto Caotorta, Salomone e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la esigenza di una programmazione e gestione unitaria della politica nazionale dei trasporti,

impegna il Governo

a presentare un progetto organico di riassetto della pubblica amministrazione che realizzi la unificazione nel ministero dei trasporti di tutte le competenze statali in materia di trasporto, sia terrestre, che navale ed aereo ».

(0/203-tab. 10/11/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. È analogo ad uno precedente, e lo accolgo come raccomandazione.

SINESIO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Del Castillo, Sinesio, Salomone e Lamorte hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato lo stato di grave crisi in cui versa l'economia agricola siciliana, per cui assume notevole peso la difficoltà e la carenza dei trasporti ferroviari soprattutto per l'incidenza del regime tariffario,

impegna il Ministro dei trasporti

a promuovere, d'intesa con gli altri dicasteri competenti, ogni utile iniziativa per pervenire al più presto alla realizzazione di agevolazioni tariffarie per il trasporto dei prodotti agricoli dalla Sicilia verso il continente ».

(0/203-tab. 10/12/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

DEL CASTILLO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marocco, Marzotto Caotorta, Sinesio e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Camera,

considerata la gravità della situazione creatasi nella Regione Friuli-Venezia Giulia a causa degli eventi sismici del 6 maggio 1976, resi più drammatici dal ripetersi dei movimenti tellurici del settembre, i cui effetti potrebbero riaprire lo angoscioso fenomeno dell'emigrazione;

richiamati gli impegni assunti dall'onorevole Presidente del Consiglio e gli affidamenti dati nel settembre dalle Commissioni interparlamentari in vista alle zone terremotate, secondo cui ogni Dicastero, nell'ambito delle proprie competenze, darà priorità nei programmi d'intervento alle indilazionabili necessità del Friuli-Venezia Giulia;

ritenuto che la ricostruzione ed il rilancio socio-economico della Regione passano attraverso l'affidamento dato alle popolazioni interessate di un avvenire sicuro ed il recupero di tante forze friulane, che la tragicità degli eventi ed il continuo ripetersi del fenomeno sismico sembrano condannare al definitivo abbandono delle proprie terre;

consapevole che tali irrinunciabili obiettivi si potranno conseguire oltre che con la ricostruzione ed il potenziamento produttivo dei settori industriale, agricolo, commerciale e turistico, anche con l'esaltazione della funzione di Regione-ponte con l'Europa centro-orientale ruolo proprio della Regione Friuli-Venezia Giulia confermato nei trattati di Helsinki e di Osimo;

valutato che la ripresa dei settori produttivi è legata all'esistenza di un efficiente sistema integrato di collegamenti ferroviari, autostradali, portuali e aeroportuali:

impegna il Governo

al potenziamento e alla realizzazione di indispensabili infrastrutture, idonee a favorire la ripresa ed il potenziamento economico delle zone disastrate oltreché dell'intera area regionale,

quali:

A) *nel settore ferroviario*:

1) l'anticipata esecuzione ed il completo finanziamento dei lavori di costruzione del centro di smistamento di Cervignano del

Friuli e del raddoppio della linea Pontebbana, già inclusi nel Piano poliennale delle ferrovie dello Stato;

2) la ristrutturazione delle tratte minori Gemona-Pinzano-Sacile e Pinzano-Casarza-Portogruaro, che servono zone tra le più colpite dal fenomeno tellurico;

3) la realizzazione dei lavori già progettati delle attrezzature ferroviarie della stazione di Pordenone e di Gorizia centrale;

4) la definizione del programma relativo ai problemi dei valichi ferroviari internazionali di Gorizia e Prosecco e di tutte quelle infrastrutture atte a migliorare le direttrici di instradamento dei traffici da e per i maggiori porti della Regione;

B) *Nel settore delle grandi infrastrutture varie*:

1) l'autorizzazione per il completamento dell'Autostrada Udine Tarvisio, essenziale allo sviluppo dei traffici con i Paesi della CEE, anche per allontanare il pericolo che altri Paesi, realizzando infrastrutture in aree alternative a quelle progettate dall'Italia, possano dirottare il traffico turistico e delle merci;

infine, nel quadro degli impegni che verranno assunti con il trattato di Osimo, accelerare la riapertura del valico di prima categoria in località S. Andrea di Gorizia, dell'annesso autoporto e della stazione confinaria commerciale onde assicurare al capoluogo e alla sua provincia un essenziale ruolo di intemediazione con i Paesi dell'Est, tale da favorire definitivamente il suo decollo economico.

(0/203-tab. 10/13/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo deve articolare la sua posizione in ordine a questo ordine del giorno così complesso: accolgo la parte generale fino alle parole « oltreché dell'intera area regionale »; i quattro punti della lettera *A*) li accolgo come raccomandazione; il punto 1) della lettera *B*) non posso accettarlo perché non è di competenza del Ministero dei trasporti; l'ultima parte lo accolgo limitatamente agli impegni che sono contenuti nel trattato di Osimo; per quanto riguarda i casi particolari che non siano contenuti in tale trattato, mi limito ad accettarli come raccomandazione.

MAROCCO. Io non ho chiesto di illustrare l'ordine del giorno perché mi pare che sia sufficientemente articolato e che si illustri da sé.

In particolare esso ha la finalità di richiamare l'attenzione del Governo sugli impegni espressi dal Presidente del Consiglio in visita alle zone terremotate.

Ho indicato alla lettera *A*) alcune iniziative che il Ministero dei trasporti dovrebbe intraprendere soprattutto perché si tratta di iniziative che di fatto sono già finanziate.

La mia preoccupazione principale è quella di far presente al Governo la necessità di accelerare i lavori per la ricostruzione di infrastrutture tali che permettano alla popolazione del Friuli di non abbandonare le zone devastate dal sisma.

Il problema del raddoppio della Pontebbana e il potenziamento della linea ferroviaria che raccorda la città di Gorizia rientra in un piano poliennale. Esiste una legge ponte, di 400 miliardi, il piano poliennale delle ferrovie che copre ancora parte delle spese rivolte a questo settore. In questo senso si chiede al Governo un maggiore impegno al fine di accelerare questi lavori ed al fine di dare alla popolazione friulana una dimostrazione tangibile di solidarietà operante.

Ho inserito nel mio ordine del giorno anche la parte relativa alle infrastrutture viarie ma mi rendo ben conto che questa è una materia di stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ho posto l'attenzione su questo punto al fine di rendere possibile un'azione coordinata tra il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici.

BAGHINO. Aderisco a quest'ordine del giorno, perché ritengo che le popolazioni friulane debbano avere la concreta solidarietà di tutti.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Vorrei far presente che per il Friuli abbiamo fatto una serie di interventi e di leggi per cercare di sanare i danni derivanti dal noto terremoto.

Il massimo che posso fare è quello di accettarlo come principio generale ed accettare l'ultima parte nei limiti dell'im-

pegno del Governo. Tutto il resto lo accetto come raccomandazione eccetto il punto *B*) riguardante le autostrade in quanto occorrerebbe una legge speciale in deroga a quella generale che ha stabilito il blocco di tutte le costruzioni relative alle autostrade.

MAROCCO. Se il Ministro non può accogliere il punto *B*) del mio ordine del giorno, rinunzio ad esso e non insisto per la votazione per la rimanente parte.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marocco, Marzotto Caotorta e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

premesso che nelle province di Udine, Pordenone e Gorizia veniva svolto un notevole traffico internazionale di autotrasporto merci con i paesi confinanti e con quelli del Mercato comune europeo;

considerato che i clienti degli autotrasportatori friulani erano in larga misura rappresentati dalle aziende ora gravemente danneggiate dagli eventi sismici dei mesi di maggio e di settembre e, quindi, non più in grado di richiedere l'opera delle ditte in questione;

preoccupata del pericolo che una pesante crisi investa il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi, con conseguente disoccupazione dei numerosi addetti;

impegna il Governo

a rilasciare alle imprese di autotrasporto delle province di Udine, Pordenone e Gorizia le autorizzazioni speciali per il trasporto internazionale a disposizione del Ministero dei trasporti, ai sensi dell'articolo 3 del decreto ministeriale 16 settembre 1971, che prevede appunto il rilascio di dette autorizzazioni alle aziende site in località ove si siano verificati eventi " di natura eccezionale " ».

(0/203-tab. 10/14/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto con la precisazione che il tutto deve rimanere nei limiti dei contingenti stabiliti dagli accordi internazionali e nel rispetto dei diritti quesiti dei terzi.

MAROCCO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a predisporre con sollecitudine l'attuazione dei collegamenti delle ferrovie con i porti e gli aeroporti dello Stato ».

(0/203-tab. 10/15/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

acclarata la realtà della fondamentale importanza dei trasporti, settore che sempre più occupa un ruolo incisivo nello sviluppo economico nazionale;

invita il Governo,

a realizzare la confluenza in un organismo unico delle molteplici competenze ministeriali in materia di trasporti al fine di poter attuare con omogeneità ed organicamente una vera e propria politica regionale dei trasporti ».

(0/203-tab. 10/16/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Cerullo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo

a dare luogo agli strumenti indispensabili per rendere efficiente e funzionale la direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del ministero dei trasporti ».

(0/203-tab. 10/17/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Cerullo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'improrogabilità di dare al problema dei collegamenti con la Sardegna – problema che si presenta drammatico in particolari momenti dell'anno – soluzione definitiva,

invita il Governo

ad assumere quelle iniziative necessarie (costruzione di nuove navi traghetto, assegnazione di altre navi, intensificazione dei collegamenti) per far sì che ogni inconveniente ed ogni difficoltà, siano eliminate in tempi brevi ».

(0/203-tab. 10/18/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Lauro e Cerullo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

ad accelerare i tempi decisionali necessari per dare luogo ad una maggiore rapidità nell'impiego delle somme necessarie per lo ammodernamento massimo del sistema di trasporto ferroviario ».

(0/203-tab. 10/19/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo

a predisporre un piano idoneo alla risoluzione dei molteplici problemi inerenti all'aviazione civile – sia per quanto riguarda gli aeroporti, il loro funzionamento, la loro gestione, le linee di navigazione, le aree di influenza, ecc. – facendo riferimento adeguato alle conclusioni alle quali è giunta a suo tempo la X Commissione con l'indagine conoscitiva apposita ».

(0/203-tab. 10/20/10)

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il parere che dovremmo inviare alla V Commissione bilancio, il relatore, onorevole Morazzoni, ha preannunciato un parere positivo nei confronti del bilancio, ma anche un parere parzialmente negativo circa le proposte di variazione del Governo.

MORAZZONI, *Relatore*. La mia proposta sarebbe la seguente: esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977; circa le riduzioni proposte dal Ministero del tesoro rispetto alla primitiva stesura, invitare ad accettarle limitatamente alla parte relativa alla spesa corrente.

PANI. Ma noi non abbiamo formalmente all'esame le proposte di riduzione e non possiamo quindi esprimerci su di esse dal punto di vista formale.

PRESIDENTE. Le proposte di variazione sono state presentate alla V Commissione bilancio alla quale noi dobbiamo inviare un parere preventivo. È possibile comunque inviare anche un parere di minoranza.

PANI. Noi ci siamo trovati, relativamente ai capitoli di spesa in esame, di fronte a dei residui passivi molto consistenti, per cui, pur comprendendo lo spirito del relatore che vuole evitare che vengano a cadere spese di investimento (e anche noi non lo vogliamo), che garanzia abbiamo che queste somme siano effettivamente spese e non rimangono invece una massa fluttuante che andrà poi a far parte dei residui passivi? Siamo quindi del parere che tale questione venga risolta dalla V Commissione bilancio che la potrà me-

glio approfondire e valutare, e siamo propensi a limitare il parere al testo originario della tabella.

PRESIDENTE. Onorevole Pani, se il relatore insiste nella sua proposta, la precisazione che lei ha fatto assume il significato di una dichiarazione di voto.

BAGHINO. A nome del gruppo MSI-destra nazionale, dichiaro il nostro voto contrario al bilancio del Ministero dei trasporti, non tanto perché non crediamo alla politica del dicastero e alla relazione, ma perché non crediamo nella capacità di questo Governo a risolvere tutti i problemi che abbiamo di fronte. Esprimo altresì voto favorevole sul parere alle proposte di variazione.

GUASSO. Desidero precisare le ragioni del nostro voto di astensione, che consentiranno di approfondire anche i motivi della nostra astensione dalla votazione del bilancio di previsione. Ho ascoltato la veloce esposizione fatta dal ministro e certo alcuni punti mi saranno sfuggiti, perché la mia condizione di « apprendistato » non mi ha consentito di cogliere tutti gli aspetti. Ma se stessimo a quello che abbiamo sentito, dovremmo riaprire tutta la discussione. Nella sua replica, signor ministro, abbiamo colto alcuni aspetti preoccupanti circa il ritardo nella presentazione del piano; comprendiamo le difficoltà tecniche, anche perché non basta scrivere sulla carta, occorre eseguire con un'ampia partecipazione di persone, enti ed organismi. Tuttavia sarebbe estremamente utile mantenere la data del 31 dicembre per indicare le linee generali di questo piano.

RUFFINI, *Ministro dei trasporti*. Questo sarà fatto.

GUASSO. Un altro aspetto preoccupante, sul quale vorremmo tornare, è quello della Azienda autonoma per la motorizzazione civile. La replica ha posto in evidenza molti temi di confronto, sui quali vi sono da parte nostra pareri diversi, e ciò è stato utile perché ci permetterà di entrare nel merito dei problemi in sede di audizione per operare poi delle scelte, anche di tempi brevi. Questa è la seconda ragione che ci porta all'astensione.

Vi è infine una terza questione, urgente ed importante, quella delle tariffe. Dobbiamo dire con estrema chiarezza che non siamo d'accordo sulla predisposizione di aumenti, prima di rivedere la struttura delle tariffe. Infatti questa politica dei due tempi (vi è l'urgenza di prevedere aumenti, poi si affronteranno i temi strutturali tariffari) si è sempre dimostrata totalmente fallimentare.

Se sommiamo i *deficit* generali di fronte ai quali si trova lo Stato italiano, vediamo che occorrerebbero quasi tre anni di produzione senza consumo alcuno per coprirli. Quindi se si pensa di agire sul puro e semplice terreno tariffario, senza avviare un nuovo e diverso sviluppo economico, la bancarotta dello Stato italiano è vicina. Dobbiamo discutere avendo presente questa situazione, altrimenti rischiamo di non portare alcun contributo alla soluzione dei problemi.

Volevo porre queste tre questioni, pur valutando positivamente la discussione. La vivacità della discussione, anche su alcuni ordini del giorno, ci mette nella condizione di una astensione dinamica, nel senso che di politica dei trasporti a nostro avviso non si deve più solo parlare, ma cominciare a decidere di fare questo o quello. È questo uno degli anelli della catena che può risolvere i problemi del paese.

MORAZZONI, *Relatore*. Raccomando di esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977. Circa la riduzione proposta dal Ministero del tesoro di concerto con il Ministero del bilancio rispetto alla primitiva stesura, invito ad accettarla limitatamente alla parte relativa alle spese correnti.

BOCCHI. Comprendiamo lo spirito di questa riformulazione del parere espresso, in considerazione dell'esigenza di interventi in questo settore, che non sono mai sufficienti. Riteniamo tuttavia che in sede di V Commissione bilancio, in una visione più organica, relativa anche alle possibilità effettive di spesa e di intervento, il giudizio possa essere lasciato alla Commissione stessa, proprio per quanto abbiamo detto sulla notevole entità dei residui.

Questo può essere anche uno stimolo ad accelerare la realizzazione dei fatti concreti.

Questo è in sostanza lo spirito dell'astensione del gruppo comunista.

BAGHINO. Dichiaro che voterò a favore dell'ultima raccomandazione del relatore, proprio perché ho partecipato all'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile e so che c'è bisogno di immediati interventi in questo settore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 » (203); « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977 » (Tabella n. 10), nonché sulle proposte di riduzione presentate dal Governo limitatamente alla parte relativa alle spese correnti.

(*È approvata*).

Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1975 » (204).

(*È approvata*).

Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito di dare mandato al relatore di stendere conforme relazione per la V Commissione bilancio.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 20,25.

INDICE DEGLI ORDINI DEL GIORNO

—

PAG.

BAGHINO: Sui collegamenti ferroviari con i porti e gli aeroporti dello Stato.
(0/203-tab. 10/15/10) *Non svolto* 62

BAGHINO: Sul coordinamento delle competenze ministeriali in materia di trasporti.
(0/203-tab. 10/16/10) *Non svolto* 62

BAGHINO: Sulla risoluzione dei problemi dell'aviazione civile.
(0/203-tab. 10/20/10) *Non svolto* 63

PAG.

BAGHINO e CERULLO: Per il potenziamento della direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti.
(0/203-tab. 10/17/10) *Non svolto* 62

BAGHINO e CERULLO: Sui collegamenti con la Sardegna.
(0/203-tab. 10/18/10) *Non svolto* 63

BAGHINO ed altri: Per un più rapido ammodernamento del sistema di trasporto ferroviario.
(0/203-tab. 10/19/10) *Non svolto* 63

BOCCHI ed altri: Sulla interconnnessione tra il piano per la riconversione industriale e le esigenze derivanti da un piano nazionale dei trasporti.
(0/203-tab. 10/5/10) *Non svolto* 54

BOCCHI ed altri: Sull'utilizzo delle somme stanziate con la legge n. 1042 del 1969.
(0/203-tab. 10/6/10) *Svolto* 56

BOCCHI ed altri: Sull'unificazione in unico Ministero delle competenze in tema di trasporti.
(0/203-tab. 10/2/10) *Non svolto* 53

DEL CASTILLO ed altri: Sulle agevolazioni tariffarie per il trasporto dei prodotti agricoli dalla Sicilia.
(0/203-tab. 10/12/10) *Non svolto* 60

FORTE e PANI: Sulla trasformazione dell'Ufficio centrale di navigazione.
(0/203-tab. 10/3/10) *Non svolto* 53

FORTE ed altri: Per l'adozione di idonei provvedimenti per la realizzazione dei programmi di intervento dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.
(0/203-tab. 10/1/10) *Non svolto* 53

FORTE ed altri: Per la sollecita realizzazione dell'IREF.
(0/203-tab. 10/4/10) *Non svolto* 53

FORTE ed altri: Per il potenziamento della rete ferroviaria secondaria.
(0/203-tab. 10/7/10) *Non svolto* 56

MAROCCO ed altri: Per il rilascio di autorizzazioni speciali per il trasporto internazionale alle imprese di autotrasporto delle province di Udine, Pordenone e Gorizia
(0/203-tab. 10/14/10) *Non svolto* 62

MAROCCO ed altri: Sull'assunzione di urgenti impegni nel settore dei trasporti nella Regione Friuli-Venezia Giulia a seguito degli eventi sismici.
(0/203-tab. 10/13/10) *Svolto* 61

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (697) 1

PRESIDENTE 1, 2, 3

BAGHINO 2

GUERRINI 2

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 3

TOMBESI, *Relatore* 1, 2

La seduta comincia alle 10,15.

Discussione del disegno di legge: Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (697).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 ottobre 1976.

L'onorevole Tombesi ha facoltà di svolgere la relazione.

TOMBESI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione si riferisce al conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare.

Nel regio decreto 12 febbraio 1928, n. 319, convertito con legge 2 dicembre 1928, n. 2728, si prevedeva che i licenziati delle scuole dipendenti dal consorzio delle scuole professionali per la maestranza marittima potessero acquisire questi titoli professionali con un esame, anche prima di aver compiuto l'età prevista e di avere svolto il richiesto tirocinio, salvo ad ottenere i titoli stessi dopo aver raggiunto tutti i requisiti prescritti. Questa agevolazione fu poi estesa ad altra scuola e, quindi, con la legge 21 marzo 1958, n. 314, modificata con legge 4 marzo 1969, n. 142 ai licenziati di tutte le scuole professionali di tipo marinaro, introducendo, però, accanto all'esame anche una prova pratica. Essendo in vigore al momento dell'emanazione del primo provvedimento il codice per la marina mer-

cantile, che faceva esplicito divieto di ammissione agli esami per i titoli professionali marittimi per coloro che non fossero in possesso di tutti i requisiti, tale agevolazione era pienamente giustificata. Invece, con l'entrata in vigore del codice della navigazione, questo divieto è stato eliminato, per cui chiunque si può presentare agli esami, senza bisogno per giunta di fare la prova pratica.

Attualmente, quindi, si verifica l'assurdo che i licenziati dalle scuole professionali devono sostenere la prova pratica, alla quale gli altri non sono obbligati; da ciò deriva anche il fatto che la frequenza di detti corsi è scoraggiata.

Con il presente provvedimento si tende ad eliminare questa sperequazione, abolendo la prova pratica per i licenziati di dette scuole professionali, i quali potranno così conseguire questi titoli professionali con il solo esame, pur entrando in possesso – come gli altri – dei titoli dopo il raggiungimento dei requisiti previsti.

Concludo, raccomandando alla Commissione l'approvazione sollecita di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GUERRINI. Mi pare che le cose dette dal relatore siano state più che sufficienti per illustrare la natura del provvedimento. Il gruppo comunista è d'accordo con questa iniziativa legislativa del Governo, proprio perché è volta – come diceva poco fa il relatore – ad eliminare una disparità che definirei anacronistica.

La questione che si vuole risolvere nasce, comunque, dal fatto che, sempre, il rapporto di lavoro nel campo marittimo, anche se di diritto privato, è recepito in un atto pubblico registrato dalle capitanerie e regolato dal codice della navigazione. In virtù di queste disposizioni un marittimo, per essere assunto, deve essere in possesso di un libretto di navigazione e dei titoli professionali (parlo naturalmente dell'operaio meccanico o del motorista, non del mozzo). Mentre in passato questi titoli venivano rilasciati dagli istituti autorizzati dal Ministero della marina mercantile sulla base di un esame e di una prova pratica, con questo disegno di legge si tende ad eliminare quest'ultima perché è iniqua, oltre che – a nostro avviso – anacronistica. Anche i sindacati sono favorevoli alla sua abolizione, soprattutto in ragione del fatto che ormai è diventata una prova priva di qualsiasi significato.

Per quanto è a mia conoscenza, nessuno viene respinto in queste prove che sono diventate un fatto burocratico; non si tratta quindi di incentivare o disincentivare la partecipazione alla scuola marittima.

Durante la discussione al Senato è stata sottolineata la necessità di una maggiore preparazione del personale marittimo, ma credo che sia sbagliato metterla in relazione a queste norme, poiché effettivamente le nuove tecniche di navigazione esigono tale maggiore preparazione, ma si tratta di affrontare il tema della qualificazione professionale in altro modo, che nulla ha a che vedere con le prove di cui tratta la normativa al nostro esame.

Circa poi il fine di favorire la scelta da parte dei giovani di entrare nel campo marittimo, sia per quanto riguarda la pesca che soffre degli stessi problemi di esodo dell'agricoltura, sia per la marina mercantile, non credo che la partecipazione possa essere limitata da queste norme che ormai non hanno più nessuna efficacia. Pertanto è giusto che siano eliminate.

BAGHINO. Con questo provvedimento si riconosce la sufficienza del tirocinio che compiono questi allievi per raggiungere un titolo professionale, e quindi non possiamo non essere d'accordo.

Pertanto, ritenuto valido questo tirocinio e quindi il titolo professionale, non dobbiamo fare altro che raccomandare al Governo di accelerare gli studi già iniziati per disciplinare i titoli professionali in modo da rendere operativa la garanzia che, con il presente provvedimento, riconosciamo alla validità del titolo professionale e al tirocinio.

Per questi motivi esprimo parere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

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

TOMBESI, *Relatore*. A proposito di quanto ho detto circa la disincentivazione alla partecipazione alle scuole per attività marinare, desidero chiarire che intendevo dire che il meccanismo della legge riconosceva minore validità teoretica alle scuole marinare.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Nel dichiararmi favorevole all'approvazione del disegno di legge al nostro esame, desidero ringraziare il relatore per il modo e i contenuti con cui ha svolto la sua ampia relazione.

Al collega Baghino desidero assicurare che il ministero ha in corso, d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione, studi per la definizione del problema dei titoli professionali, studi che sono in una fase molto avanzata.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

2.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 DICEMBRE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (697) 5

PRESIDENTE 5

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Applicazione dei regolamenti della Comunità europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (597) 6

PRESIDENTE 6, 7, 8, 9

BAGHINO 8

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 8

MARZOTTO CAOTORTA 8

PANI 7, 8, 9

PICCINELLI, *Relatore* 6

Votazione segreta:

PRESIDENTE 6

La seduta comincia alle 9,35.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (697).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare », approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella sedula del 26 ottobre 1976.

Ricordo che nella seduta del 25 novembre 1976 è stata chiusa la discussione sulle linee generali ed hanno replicato il relatore e il Governo.

Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 2 della legge 21 marzo 1958, n. 314, modificata dalla legge 4 marzo 1969, n. 142, è sostituito dal seguente:

« I titoli professionali saranno rilasciati ai marittimi di cui al precedente articolo soltanto dopo il conseguimento di tutti i requisiti prescritti ».

Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Ulteriore modifica della legge 21 marzo 1958, n. 314, riguardante particolari modalità per il conseguimento di alcuni titoli professionali marittimi da parte dei licenziati da scuole ed istituti professionali per le attività marinare » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (697).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Forte, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, Libertini, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marrocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Zoppi e Zucconi.

La seduta, sospesa alle 10, è ripresa alle 12,40.

Discussione del disegno di legge: Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (597).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri ».

Comunico che su questo provvedimento la IV Commissione giustizia ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Piccinelli ha facoltà di svolgere la relazione.

PICCINELLI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con il disegno di legge in discussione viene data attuazione: 1) ai regolamenti nn. 516/72 e 517/72 della Comunità economica europea con i quali, nel febbraio 1972, vennero stabilite norme comuni per tutti gli Stati membri, per la disciplina dei servizi automobilistici regolari, regolari specializzati (per il trasporto di studenti e di operai) e per i servizi a navetta per il trasporto dei viaggiatori fra gli Stati membri della Comunità; 2) al regolamento n. 1172/72, con il quale vengono fissati i modelli da utilizzare per la presentazione delle domande e per il rilascio delle autorizzazioni relative ai predetti servizi e se ne stabiliscono le caratteristiche.

Poiché, com'è noto, per l'applicazione nei singoli stati membri dei regolamenti sono necessari degli appositi strumenti legislativi ed amministrativi, il Governo, già nella scorsa legislatura, presentò un disegno di legge che, approvato da questo ramo del Parlamento, decadde per l'anticipato scioglimento delle Camere, prima che il Senato lo potesse esaminare. Ripresentato nell'ottobre scorso, è oggi al nostro esame.

Esso prevede, fra l'altro, che le autorizzazioni per i servizi regolari e regolari specializzati possono essere rilasciate dalla Direzione generale della motorizzazione ci-

vile, tramite le direzioni compartimentali e gli uffici provinciali, alle imprese che abbiano la loro sede sul territorio nazionale e che siano in possesso dei requisiti di capacità morale, tecnica e finanziaria previsti. Per quanto riguarda il servizio a navetta, le autorizzazioni possono essere rilasciate direttamente dalla Direzione generale della motorizzazione sia a imprese italiane, sia a vettori degli Stati membri della Comunità. I modelli relativi alle domande di autorizzazione saranno rilasciati dalla stessa Direzione generale, secondo moduli predeterminati dalla Comunità europea.

Specifiche norme regolano poi l'ipotesi della cessazione del servizio da parte del titolare autorizzato, che non intenda continuare il servizio. Tempestiva comunicazione scritta deve essere data, specificando i motivi per i quali viene posto fine all'esercizio della linea, al Ministero dei trasporti, il quale procede, entro tre mesi, alla revoca dell'autorizzazione.

Il disegno di legge prevede inoltre una serie di norme sia penali – come ad esempio la sospensione dell'efficacia della carta di circolazione per chi effettui il servizio senza le prescritte autorizzazioni – sia di sanzioni amministrative (salvo l'applicazione di norme penali quando il fatto costituisca reato), nel caso che i servizi predetti siano effettuati senza tenere a bordo i documenti prescritti. È prevista anche una diversa e minore sanzione amministrativa nella ipotesi in cui il titolare non ottemperi all'obbligo del resoconto annuale di esercizio e del preavviso per l'anticipata cessazione del servizio.

È importante sottolineare, infine, che l'articolo 11 stabilisce che il titolare di una autorizzazione può essere dichiarato decaduto dalla stessa, sia quando venga a perdere i requisiti fissati dall'articolo 3 dei Regolamenti comunitari, di cui si prevede l'applicazione, sia quando si renda responsabile di ripetute e gravi irregolarità di ordine amministrativo.

Tutto ciò precisato, desidero sottolineare ancora una volta l'opportunità di procedere rapidamente all'approvazione del disegno di legge in questione, in quanto già nel 1975 fu iniziata una procedura di infrazione, in conformità all'articolo 169 del Trattato di Roma, per non aver ancora il Parlamento italiano provveduto ad attuare gli strumenti di applicazione dei regolamenti comunitari. Ritengo anche opportuno richiamare l'attenzione della Commissione su alcuni emendamenti che, a mio giudizio, dovrebbero essere apportati agli articoli 10 e 11.

Nel secondo comma dell'articolo 10 si fa riferimento solo al Regolamento riguardante il servizio regolare e regolare specializzato e non a quello a navetta, per cui sarebbe opportuno, in calce a detto comma, aggiungere le parole: « e dell'articolo 4 del Regolamento CEE n. 517/72 » che riguarda, appunto, i servizi a navetta.

Il secondo comma dell'articolo 11, invece, fa riferimento all'articolo 18 del Regolamento CEE che riguarda l'ipotesi di cui alla lettera *a*), che va soppressa, in quanto si tratta della trasposizione meccanica di una norma comunitaria vigente, mentre non si fa menzione degli articoli 22 e 24 del Regolamento, che riguardano le fattispecie previste dalla lettera *b*), cioè la responsabilità di ripetute e gravi irregolarità di ordine amministrativo. Sembra quindi logico rivedere l'intero comma, dandogli una più chiara sistematica e un migliore coordinamento anche con il Regolamento CEE n. 516/72.

PANI. Il gruppo comunista prospetta l'esigenza di una sospensione della discussione, anche in attesa di discutere con il Governo, nella seduta di mercoledì prossimo, la risoluzione concernente i tempi di redazione del nuovo codice della strada. Poiché vi è una evidente connessione tra queste due materie, o per lo meno a noi sembra che vi sia, desideriamo approfondire meglio la questione prima di proseguire la discussione di questo disegno di legge. Ci auguriamo che il gruppo della democrazia cristiana sia d'accordo, visto che in realtà si tratta di un rinvio assai breve, che però ci permetterebbe di valutare meglio gli effetti connessi all'approvazione del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pani ha avanzato una proposta di sospensiva: in base all'articolo 40 del Regolamento della Camera due soli deputati, compreso il proponente, possono parlare a favore e due contro. Dopo di ciò la Commissione deciderà sulla sospensiva e, se questa è approvata, sulle eventuali proposte di nuova data della discussione.

MARZOTTO CAOTORTA. Capisco l'esigenza espressa dal collega Pani di avere una sollecita ed esauriente risposta da parte del Governo in merito alla emanazione del nuovo famoso codice della strada, di cui tutti sentiamo l'urgenza, e condivido la sua preoccupazione. D'altra parte mi permetto di far osservare che questo disegno di legge non ha attinenza con il codice della strada in quanto non si tratta che della attuazione di un regolamento comunitario che già è in vigore nel nostro paese in quanto i regolamenti comunitari sono come leggi degli stati membri della CEE che però hanno bisogno, per la loro completa applicazione, della regolamentazione di alcuni aspetti di natura, come abbiamo sentito, tecnico-amministrativa. Ora la regolamentazione tecnico-amministrativa necessaria per la applicazione di questi Regolamenti CEE già in vigore è indipendente dal codice della strada, nel senso che non viene poi trasfusa in esso ed avrebbe applicazione anche se questo codice non ci fosse.

Atteso che per il loro contenuto le norme previste in questo disegno di legge devono comunque essere attuate e atteso anche il fatto che, effettivamente, tale disegno di legge era già stato approvato nella stessa forma dalla nostra Commissione nel corso della precedente legislatura, io pregherei il collega Pani di non insistere in questa sua richiesta di sospensiva anche perché, vista la difficoltà dei lavori di questa mattinata, sarebbe bene portare a termine almeno la discussione di questo disegno di legge nel poco tempo che rimane prima della fine dell'anno.

Confermando, ripeto, il pieno accordo sulla necessità che il Governo si pronunci chiaramente su quello che sta succedendo per quanto riguarda il codice della strada, invito la Commissione a non accogliere la proposta di sospensiva, ritenendo che i due problemi siano indipendenti.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Pare anche a me che non vi sia una connessione precisa tra il disegno di legge all'ordine del giorno e il codice della strada, se non nel senso estremamente lato di relazione tra questo e qualsiasi cosa che riguardi il trasporto su ruota. Vorrei dunque pregare il collega Pani e tutto il gruppo comunista di consentire l'approvazione, nella seduta odierna, del disegno di legge in parola.

Per parte mia assumo l'impegno di riferire alla Commissione al più presto, anche nel corso della prossima settimana, sullo stato dei lavori del codice della strada.

PRESIDENTE. La risoluzione è iscritta all'ordine del giorno per mercoledì prossimo, ed è stato preannunciato che presenzierà un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, che ha il coordinamento dei lavori di revisione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se mercoledì il Governo verrà a dare risposta sull'argomento che interessa il collega Pani, ritengo a maggior ragione che attendere quella risposta non abbia alcun rilievo sul merito di questo disegno di legge.

BAGHINO. Mi pare che se il proponente accettasse questa dichiarazione del Governo, dovrebbe ritirare la sua richiesta di sospensione; ma, ove non la ritirasse, vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che sono già le ore tredici e che si dovrebbero discutere ben quattordici articoli, oltre gli emendamenti preannunciati dal relatore. Pertanto mi parrebbe opportuno un rinvio. Incidentalmente esprimo una certa sodisfazione per il fatto che il Governo ha tenuto conto delle indicazioni emerse in Parlamento nella scorsa legislatura, non ripresentando quell'articolo 7 che prevedeva l'automatismo dell'autorizzazione nel caso di mutamento del titolare. Torno quindi alla proposta di sospensiva, sulla quale intendo dichiararmi favorevole perché temo che si rischia di approvare frettolosamente e senza discussione questo disegno di legge o di andare ad un'ora molto tarda, ponendo in grave disagio chi, come me, si trova nella condizione di dover parlare in aula nel primo pomeriggio.

PRESIDENTE. L'onorevole Pani insiste nella sua proposta di sospensiva?

PANI. Per la verità, non volevo sollevare una questione formale, ma, dato che siamo in sede legislativa, sono stato costretto a farlo. Le argomentazioni portate dal Governo sarebbero sufficienti, però francamente mi rendo conto che, data l'ora tarda, non è il caso di continuare. Pertanto insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di sospendere la discussione.

(*È approvata*).

PANI. Propongo di riprendere la discussione mercoledì prossimo 15 dicembre, al termine della discussione della risoluzione presentata dal gruppo comunista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Pani.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è quindi rinviato a mercoledì 15 dicembre.

La seduta termina alle 13,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

3.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 DICEMBRE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (597) 11

PRESIDENTE 11, 12

BOCCHI 12

CALAMINICI 11

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 12

PICCINELLI, *Relatore* 12

Votazione segreta:

PRESIDENTE 15

La seduta comincia alle 9,40.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (597).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri ».

Ricordo che, nella seduta del 9 dicembre scorso, era stata svolta la relazione e, dopo che era stata approvata una sospensiva, si era deciso di riprendere oggi la discussione.

Pertanto dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Nella seduta precedente il gruppo comunista aveva chiesto, come ha testé ricordato il presidente, una sospensione della discussione, perché riteneva opportuno che la Commissione facesse una pausa per riflettere sull'interconnessione che esiste fra leggi di questo genere e l'oggetto della risoluzione che abbiamo approvato poco fa, cioè la riforma del codice stradale.

A mio avviso, questa interconnessione deve essere ribadita, anche perché il codice della strada è esplicitamente citato nel testo del disegno di legge al nostro esame.

Entrando nel merito del provvedimento oggi all'esame della nostra Commissione, desidero sottolineare che il gruppo comunista è favorevole all'approvazione di esso, anche in considerazione del fatto che nella passata legislatura aveva contribuito, insieme con gli altri gruppi parlamentari, alla definizione dello stesso.

È stato detto nel corso della seduta precedente, dal relatore, che si aveva intenzione di apportare degli emendamenti agli articoli 10 ed 11 del disegno di legge: premesso che sarebbe bene che questi emendamenti fossero redatti e comunque formalizzati, vorrei sottolineare che, quando si parlava di sostituire l'articolo 18 del regolamento CEE n. 516/72 con l'articolo 24 dello stesso, probabilmente si commetteva un errore, in quanto, dai documenti che la Camera ci ha fornito, l'articolo 24 in quel regolamento non esiste.

Ribadisco, da ultimo, che il gruppo comunista è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

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

PICCINELLI, *Relatore*. Signor presidente la mia replica sarà molto breve, perché credo che vi sia ben poco da aggiungere a quanto ho già detto la settimana scorsa in sede di relazione. Desidero soltanto soffermarmi sui due emendamenti agli articoli 10 ed 11 dei quali avevo preannunciato la presentazione.

Al secondo comma dell'articolo 10, infatti, si prevedeva la sanzione amministrativa soltanto per i titolari di un servizio regolare o regolare specializzato e non per i titolari di un servizio a navetta, per cui abbiamo dovuto, per ragioni di equità, includere anche questi ultimi.

Per quanto riguarda l'articolo 11, l'ipotesi di cui al punto *a*) è praticamente inutile, perché si tratta di una trasposizione di una norma comunitaria che è già in vigore; in sostanza, si tratta di una ripetizione. In secondo luogo l'articolo 18 – che è citato – fa riferimento all'ipotesi di cui alla lettera *a*) e perciò è anch'esso superfluo. Si dovrebbe perciò sostituire il numero 18 con il 24, secondo quanto dicevamo prima.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, auspicando una pronta approvazione del provvedimento, preannuncia la presentazione di due emendamenti sostitutivi agli articoli 10 e 11, in conseguenza di quanto detto nella precedente seduta.

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

ART. 1.

Le autorizzazioni per i servizi regolari e per i regolari specializzati, di cui all'articolo 2 del Regolamento n. 517/1972 del Consiglio della Comunità economica europea del 28 febbraio 1972, vengono rilasciate dal Ministero dei trasporti – Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione – tramite le Direzioni compartimentali e gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle imprese che hanno la loro sede sul territorio nazionale e che siano in possesso dei requisiti di capacità morale, tecnica e finanziaria per essere ammesse ad effettuare trasporti internazionali di persone.

BOCCHI. Cosa significa precisamente « che siano in possesso dei requisiti... per essere ammesse... » ?

PICCINELLI, *Relatore*. La frase non ha alcun significato particolare, soltanto è chiaro che si deve tener conto della legislazione comunitaria.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(*È approvato*).

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

ART. 2.

Le autorizzazioni per i servizi a navetta, di cui all'articolo 2 del Regolamento n. 516/1972 del Consiglio della Comunità econo-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

4.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 FEBBRAIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE VENTURINI

INDI

DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1052) 17

PRESIDENTE 17, 18, 20, 21
AMARANTE 19
BAGHINO 19
CASALINO 18
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 20
DEL CASTILLO 20
LAMORTE, *Relatore* 18, 20
MARZOTTO CAOTORTA 19

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (592) 21

PRESIDENTE 21, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 36, 37, 39, 40, 41, 42
BAGHINO 28, 29, 31, 33,39
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 40, 41, 42
MARZOTTO CAOTORTA 27, 28, 29, 30, 33, 35, 37, 39, 41

PAG.

MORAZZONI, *Relatore* 21, 27, 28, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41
OTTAVIANO 28, 31, 35, 36, 38, 42
PANI 39
PICCINELLI . . . 27, 29, 30, 31, 32, 37, 38, 39, 40

Votazione segreta:

PRESIDENTE 42

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (1052).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già tra-

sformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952 n. 1221 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 gennaio 1977.

L'onorevole Lamorte ha facoltà di svolgere la relazione.

LAMORTE, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato, reca la soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, nella regione Veneto. Le due linee ferroviarie, in realtà, risultano già da tempo disattivate.

Esse furono concesse alla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane. Successivamente, con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, disattivate le linee ferroviarie, furono istituiti otto servizi sostitutivi, gestiti dalla società concessionaria. Attualmente, essendo cessato l'esercizio della Società veneta, i collegamenti sono assicurati da servizi automobilistici della SIAMIC, che ha assorbito le concessioni, garantendone finalità a programmi.

L'attuale provvedimento di legge si rende necessario ai sensi dell'articolo 1 della citata legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per il risanamento dei pubblici esercizi di trasporto in concessione a impianti fissi, che prescrive la predisposizione di un'apposita legge per sostituire le linee ferroviarie con servizi stradali paralleli. Così facendo, sarà anche possibile destinare ad usi diversi gli immobili ferroviari, per la qual cosa, appunto, si richiede una norma di legge di soppressione delle linee in questione.

Nell'esprimere parere favorevole all'approvazione del presente disegno di legge, vale la pena sottolineare che la regione Veneto, acquisiti i pareri dei comuni interessati, ha ritenuto adeguato alle esigenze delle popolazioni l'attuale servizio automobilistico sostitutivo.

Si ravvisa comunque l'opportunità che, per il futuro, dovendosi il Parlamento a breve scadenza occupare del piano poliennale delle ferrovie, ogni intervento in materia di trasporti venga preliminarmente raccordato con detto piano, stante l'attuale rivalutazione del trasporto ferroviario, imposta dalla crisi emergente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CASALINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento di legge che stiamo esaminando, è proposto, come osservava il relatore, in base alla legge n. 1221 del 1952, che a suo tempo fu molto discussa e contrastata dalla mia parte politica. Infatti, al momento del varo non era prevedibile la crisi energetica, e tanto meno quella petrolifera, e perciò vi era chi pensava fosse necessario potenziare al massimo il trasporto su gomma e ridurre le ferrovie all'osso, cioè alle principali linee nazionali.

Allora furono smantellati numerosi tronchi secondari, ritenuti « rami secchi »; per altri tratti, vi fu una grande mobilitazione delle popolazioni, dei lavoratori e delle forze politiche, che ne impedirono lo smantellamento. Comunque, alcun tratti furono allora dismessi, ed oggi sono rimpianti, appunto perché se ne sente l'esigenza. Con ciò non vogliamo dire che, tra le attuali linee secondarie e periferiche, non vi siano dei « rami secchi »: uno di questi, lo stiamo esaminando oggi, ossia le linee ferroviarie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero. Esse furono a suo tempo trasformate in servizi automobilistici, a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge n. 1221 del 1952. Dunque, per questo caso specifico che stiamo trattando, siamo costretti a prendere atto di una situazione, in quanto i predetti servizi ferroviari sono stati già sostituiti con i trasporti su gomma.

Quindi, siamo favorevoli all'approvazione di questo provvedimento, in primo luogo perché, di fatto, i due tratti in questione sono stati già soppressi e sostituiti, e si tratta di riutilizzare sia gli impianti fissi che il materiale rotabile; in secondo luogo, non risulta che siano state contrarie al provvedimento di legge le popolazioni interessate, né le amministrazioni comunali, la regione e le organizzazioni sindacali.

Peraltro, anche se siamo d'accordo, vorrei insistere sul fatto che per l'avvenire i provvedimenti vengano sottoposti al nostro esame prima di essere attuati, perché riteniamo che debbano essere potenziate al più presto quelle tratte che nel passato, nella logica dell'incremento della circolazione autostradale, furono sacrificate e trascurate e speriamo che ciò avvenga al più presto, anche in vista della discussione del piano poliennale dei trasporti. Ci auguriamo anche che alcune ferrovie secondarie in concessione, come alcune tratte del Mezzogiorno, le ferrovie calabro lucane sud-est ed

(...)

to sia le sovvenzione di esercizio, sia consistenti programmi di rinnovamento per linee ferroviarie i cui coefficienti di esercizio erano talmente elevati da porre veramente problemi gravi circa la opportunità di mantenere alcune di queste linee.

Evidentemente il clima, dal 1963 ad oggi, è cambiato e mentre in quel periodo c'era maggiore disponibilità, oggi ce ne è meno; malgrado questo, si è ritenuto di presentare questo provvedimento perché non solo sono passati tredici anni, ma soprattutto, come dicevo, perché in quel periodo forse si affrontava con maggiore facilità la soppressione di linee ferroviarie. Comunque, pur essendo intervenuto questo mutamento si è ritenuto opportuno procedere ugualmente in via definitiva alla soppressione di queste linee ferroviarie, che, si tenga presente, percorrevano tracciati molto difficoltosi (tra l'altro con dislivelli notevoli) per cui si richiedevano strutture immobili e mobili particolari, molto onerose e in zone sufficientemente servite da rete stradale.

Immaginare che sia possibile far rientrare queste linee fra quelle che dovrebbero essere sovvenzionate oggi dallo Stato e domani dalle regioni, non sembra utile, malgrado tutte le considerazioni che si possono fare circa il trasporto ferroviario rispetto a quello automobilistico.

La regione veneta ha consultato i comuni interessati, i quali hanno dichiarato che l'attuale assetto del sistema di servizi con autolinee risponde alle esigenze della popolazione. La regione, inoltre, si riserva di darci notizie circa la possibilità di alienazione delle aree di fabbricazione della ex stazione di Asiago (che rappresenta la parte più importante del complesso), dopo ulteriore consultazione con il comune di Asiago.

Per quanto riguarda i materiali dismessi lungo le linee di cui trattiamo, si tratta di casi da risolvere singolarmente. Occorre comunque dire che di fatto sono stati già acquisiti dal demanio statale; ove questo non fosse, si procederà alla migliore utilizzazione anche tenendo conto degli interessi legittimi che possono esserci prevalentemente da parte di pubbliche amministrazioni, ma anche di privati. A questo proposito, cito ad esempio l'alienazione di un tratto di una linea dismessa che tagliava in due una proprietà agricola che, in questa maniera, si è ricondotta ad unità.

In generale occorre rilevare che la legge n. 1221 ha dato buona prova; il problema che occorre affrontare in questo momento con maggiore forza è quello della disponibilità finanziaria per l'ampliamento dei programmi di ammodernamento delle linee ferroviarie in concessione, nel senso di non far gravare sui bilanci delle regioni costi economicamente pesanti. In effetti occorre considerare che le regioni stanno assumendo gravami finanziari talmente pesanti nel settore dei trasporti da compromettere di molto la possibilità di intervenire negli altri settori di rilievo, come l'agricoltura, l'urbanizzazione, i lavori pubblici: è quindi in questa direzione che occorre indirizzare i nostri sforzi.

Infine desidero ringraziare il relatore ed i colleghi che sono intervenuti per l'apporto che hanno dato ai nostri lavori.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura.

ARTICOLO UNICO.

Le ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono soppresse.

Trattandosi di articolo unico, al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (592).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta ».

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Il disegno di legge mira ad introdurre in Italia una tassa per l'utilizzazione delle istallazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, allineando il nostro paese ad una pratica che si è andata generalizzando nei paesi stranieri, da oltre un decennio.

L'imposizione di tasse, e più generalmente il recupero dei costi per l'uso della infrastruttura (aeroporti ed assistenza in

(...)

chilometri per i decolli e gli atterraggi effettuati in un aeroporto situato all'interno dello spazio aereo nazionale » non è apparso molto chiaro e si è pensato di sostituire le parole « in un aeroporto situato » con le seguenti: « negli aeroporti situati ».

Abbiamo poi pensato di inserire nell'articolo 8 la esenzione per gli aeromobili stranieri, sia di Stato, sia privati, sotto condizione di reciprocità, che ora, invece è prevista all'articolo 9.

PRESIDENTE. Sempre all'articolo 8 è prevista l'esenzione per gli aeromobili che effettuano voli di addestramento. Quali sono ?

MORAZZONI, *Relatore*. Sono gli aeromobili delle scuole.

PRESIDENTE. Mi pare, però, che la questione debba essere esaminata con più attenzione. Primo, si tratta di chiarire che l'addestramento cui ci si riferisce è quello professionale.

In secondo luogo c'è da considerare l'altra richiesta che è stata avanzata dall'Aeroclub d'Italia, che, cioè, di esso fosse fatta direttamente menzione al primo punto dell'articolo 8, dal momento che questo aeroclub ha già natura pubblica.

MORAZZONI, *Relatore*. Delle esigenze dell'Aeroclub d'Italia si è tenuto conto là dove si è stabilita l'esenzione per gli aeromobili, fino al peso massimo di decollo di 2000 chilogrammi. C'è da tener conto che tali aerei vengono esentati perché non usufruiscono dell'intero servizio.

PICCINELLI. Ma il problema è anche quello di considerare se questi particolari aeromobili sono in servizio di addestramento, o meno. Nel primo caso, infatti, la dizione dell'articolo 8 è così ampia che certamente – almeno così io penso – essi vengono ad esservi compresi. Se invece si tratta di aeromobili dell'aeroclub non in servizio di addestramento, bisogna introdurre ulteriori specificazioni.

MORAZZONI, *Relatore*. Questi aeromobili, appunto, non sono esclusivamente per l'addestramento.

MARZOTTO CAOTORTA. D'accordo, però gli aeromobili dell'aeroclub fanno anche addestramento; inoltre, c'è nell'articolo il riferimento all'esenzione per gli aeromobili che, al decollo, hanno il peso massimo di 2000 chilogrammi: se essi andranno oltre questo peso, pagheranno quello che ci sarà da pagare.

Ma a proposito di quest'articolo, ritengo di dover chiedere perché s'intende esentare gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi: questi aerei, infatti, hanno bisogno di radioassistenza come gli altri, e forse anche di più.

PRESIDENTE. Si tratta di osservazioni che potremo meglio esaminare in sede di discussione dei singoli articoli. Penso che possiamo ora consentire al relatore di continuare nella sua esposizione, che io ed altri colleghi abbiamo interrotto per chiedere precisazioni.

MORAZZONI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'articolo 9, vi sono due proposte: quella di sopprimerlo e quella di aggiungervi un articolo 9-*bis* che, nella sostanza, è sostitutivo del secondo comma dello stesso articolo 9. Quest'articolo 9-*bis* sarebbe così formulato: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1 ».

L'articolo 10 dovrebbe poi essere sostituito dal seguente: « È istituito presso la direzione generale dell'aviazione civile un apposito ufficio avente competenza in materia di accertamento, riscossione e versamento della tassa di cui all'articolo 1; all'ufficio è preposto un funzionario avente la qualifica di primo dirigente. La direzione generale dell'aviazione civile nello espletamento dei compiti di cui al comma precedente si può avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ». Su questo emendamento sostitutivo occorre chiedere il parere della I Commissione affari costituzionali.

Conseguentemente alla proposta di questa nuova dizione dell'artitcolo 10, si propone la soppressione dell'articolo 16, e l'aggiunta del seguente articolo 16-*bis*: « La presente legge entra in vigore sei mesi dopo la sua pubblicazione ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Signor presidente, io desidero solo fare un'osservazione circa quegli emendamenti che non fanno parte del gruppo proposto nel Comitato ristretto. Questo si è ampiamente trattenuto sul provvedimento, prendendo in esame tutti gli emendamenti che i componenti la Commissione hanno voluto presentare. Se dunque altri emendamenti, che ancora non conosciamo, venissero ad intaccare il testo proposto dal Comitato ristretto, risulterebbe inutile il lavoro fatto da quest'ultimo. È vero, un Comitato ristretto può non raggiungere l'accordo su tutto, e rimettere qualcosa alla valutazione della Commissione: ma non si può mettere in discussione ciò che già si è concordato: intendevo esprimere solo questa speranza, anche se so che ciascuno è sempre libero di presentare emendamenti, in fase di discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Appunto, onorevole Baghino: il suo rilievo ha un valore politico, non certo regolamentare.

MORAZZONI, *Relatore*. Anch'io devo associarmi a quanto detto dal presidente. Tengo comunque a precisare all'onorevole Baghino che gli altri emendamenti proposti sono di carattere tecnico, e concernono precisazioni lessicali. C'è solo un punto sostanziale da esaminare, e su di esso, per altro, l'onorevole Ottaviano ha già insistito in sede di discussione presso il Comitato ristretto.

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

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si riserva di esprimere il proprio parere in sede di discussione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

È istituita una tassa per l'uso delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, cui sono assoggettati i voli internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo nazionale.

Ai fini della presente legge, per spazio aereo nazionale si intende quello entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo.

Gli onorevoli Ottaviano, Casalino, Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Ai fini della presente legge, per spazio aereo nazionale s'intende quello definito a mezzo di accordi internazionali tra le autorità aeronautiche competenti, entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo ».

OTTAVIANO. Questo emendamento rientra in tutta una serie di emendamenti che saranno proposti successivamente e che definiscono alcuni termini della legge. Vi sono, secondo noi, alcuni termini impropri o che comunque possono essere di ambigua interpretazione: ad esempio la definizione di « spazio aereo nazionale » può generare delle ambiguità, mentre con il nostro emendamento si precisa che per spazio aereo nazionale si intende quello definito a mezzo di accordi internazionali entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo.

Riteniamo poi che il termine « aeroporto », all'articolo 5, non sia preciso, ma ambivalente; i punti di atterraggio possono infatti essere anche gli idroscali, le portaaerei, eccetera. Ci sembra quindi che la dizione « punto » sia più appropriata.

Un'altra dizione che suscita perplessità è « piano di volo » che noi proponiamo di sostituire con « piano di volo corrente ». Infatti per piano di volo si intende quello che i piloti stabiliscono come rotta; con piano di volo corrente si intendono invece anche eventuali modificazioni di rotta che possono intervenire per i più svariati motivi.

MARZOTTO CAOTORTA. L'emendamento presentato all'articolo 1 mi sembra del tutto superfluo. Cioè lo spazio aereo nazionale entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo è evidentemente definito da una serie di accordi internazionali, di successive definizioni, per cui ritengo che entrare in una specificazio-

ne dei motivi che cronologicamente o storicamente hanno dato vita alla determinazione di spazio aereo sia inutile. Può anche darsi che la definizione di spazio aereo nazionale non derivi da accordi internazionali, ma non credo che sia questa la sede idonea per appurarlo. Esiste uno spazio aereo nazionale e si dice qui che è quello in cui lo Stato fornisce il servizio di assistenza al volo. Spetterà poi allo Stato, in base alla situazione giuridica esistente momento per momento, definire lo spazio entro il quale fornisce questa assistenza.

BAGHINO. Prego l'onorevole Ottaviano di considerare quale è il problema: che la legge sia valida e diventi operante e che la tassazione possa immediatamente aver luogo per il volo che si svolge nello spazio servito dallo Stato. L'importante non è tanto come viene definito lo spazio, quanto che questo spazio già esista, sia già definito.

Prego quindi l'onorevole Ottaviano di ritirare il suo emendamento, mentre ritengo possa essere validi quelli riguardanti gli articoli 5 e 6.

PICCINELLI. Vorrei aggiungere alle argomentazioni svolte che bisogna essere molto cauti nel modificare norme come quelle che sono in questo momento al nostro esame, proprio per evitare confusione in chi dovrà applicarle.

Io credo che la situazione stia in questi termini: o esistono accordi internazionali radificati e recepiti nel nostro ordinamento giuridico, e allora non c'è bisogno che vi facciamo riferimento. O questi accordi non sono recepiti e allora noi andiamo ad approvare una norma che di fatto ratifica accordi in materia di spazio aereo. Ma in questo caso non potremmo legiferare in questa sede, in quanto la competenza in materia di ratifica di accordi internazionali è dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Ottaviano se insiste per la votazione del suo emendamento.

OTTAVIANO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 di cui è stata data lettura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

La tassa è determinata secondo la formula:

$$T = t \times n$$

dove T è l'ammontare della tassa dovuta per ogni volo,

t è il coefficiente unitario di tassazione,

n è il numero delle unità del servizio prodotte da ogni volo.

MARZOTTO CAOTORTA. Volevo soltanto osservare che la lettera T maiuscola e t minuscola potrebbe generare qualche confusione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In campo matematico quando ci si riferisce alle stesse grandezze si usano sempre le stesse lettere.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato dividendo il costo sostenuto dallo Stato per fornire i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per l'attività aerea internazionale, per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività, riferita all'anno solare precedente.

Il costo di cui al precedente comma è determinato dal Ministero dei trasporti sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa ed è costituito dai costi sostenuti dallo Stato per gli impianti di assistenza al volo, l'esercizio degli stessi, il deprezzamento e l'interesse, nonché dalle spese amministrative di gestione della tassa stabilita con la presente legge entrambi riferiti all'anno solare precedente.

Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro è determinato il coefficiente unitario di tassazione.

Tale coefficiente può essere calcolato sulla base di una quota del costo totale sostenuto dallo Stato in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonché delle variazioni intervenute negli

altri Stati in materia di diritto per l'uso delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta.

In ogni caso, entro il termine di dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il coefficiente stesso deve essere calcolato sulla base dell'intero costo totale.

Il relatore, onorevole Morazzoni ha presentato il seguente emendamento interamente sostitutivo:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato dividendo il costo sostenuto dallo Stato per fornire i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per l'attività aerea internazionale, per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività, riferita all'anno solare precedente ed è reso noto con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro.

Il costo di cui al precedente comma è determinato dal Ministero dei trasporti sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa e comprende gli oneri finanziari relativi all'ammortamento e agli interessi delle spese sostenute dallo Stato per gli impianti di assistenza al volo, nonché le spese di esercizio degli stessi impianti e le spese amministrative di gestione della tassa di cui all'articolo 1 ambedue riferiti all'anno solare precedente.

Nei primi dieci anni dall'entrata in vigore della presente legge il calcolo di cui al primo comma può essere effettuato sulla base di una quota del costo totale, non inferiore al 50 per cento, dallo Stato in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonché delle variazioni intervenute negli altri Stati in materia di diritto per l'uso delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sentito il parere della commissione di cui all'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 384, integrata da un rappresentante del Ministero della difesa.

In ogni caso, entro il termine di dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il coefficiente stesso deve essere calcolato sulla base dell'intero costo totale.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole all'emendamento presentato dall'onorevole Morazzoni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Piccinelli e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente emendamento all'emendamento Morazzoni:

Sostituire il primo comma dell'emendamento con il primo comma del testo originario.

PICCINELLI. Mentre da un lato si prevede che il coefficiente unitario sia reso noto con decreto del ministro dei trasporti di concerto con i ministri della difesa e del tesoro, dall'altro lato si prevede che il costo di cui al comma precedente deve essere determinato dal ministro dei trasporti sulla base di dati forniti dal ministero della difesa, comprendendo i relativi oneri finanziari.

Quindi, mentre il testo originario prevedeva un unico decreto del ministro dei trasporti, senza concerto, sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa, ora si prevede che il costo è determinato dal Ministero dei trasporti sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa e il coefficiente unitario è reso noto, usando un termine improprio, con decreto del Ministero dei trasporti di concerto con i ministri della difesa e del tesoro.

Pertanto, se il Ministero della difesa deve fornire i dati e il Ministero dei trasporti deve attenersi ai dati medesimi, che bisogno c'è di prevedere il concerto con il Ministero della difesa?

Inoltre, trattandosi di una tassa, non vedo che ragione ci sia del concerto con il Ministero del tesoro, ma eventualmente con il Ministero delle finanze. D'altro canto non bisogna dimenticare che il concerto quasi sempre porta a dei ritardi e a delle complicazioni.

Per concludere, vorrei chiedere perché parlare di un decreto che rende noto; infatti, con un decreto non si rende noto, ma si determina qualche cosa. Quindi, sarei per lasciare il primo comma dell'articolo 3 del testo originario.

MARZOTTO CAOTORTA. Sono d'accordo con l'onorevole Piccinelli e d'altra parte non mi sembra che per rendere noto il dato che ci interessa sia necessario procedere in quel modo, e prevederlo nella legge.

Inoltre, concordo sull'osservazione relativa al decreto che dovrebbe essere preso dopo il concerto con i vari ministeri a cui prima si è fatto riferimento. Volendo rendere nota questa tabella agli utenti, facen-

do in questo modo, finiremmo per perdere del tempo prezioso e quindi ritardare la possibilità di una riscossione.

Quindi, concordo per non modificare il primo comma dell'articolo 3.

BAGHINO. Se non ho mal compreso, non si vuole lasciare soltanto al Ministero dei trasporti la possibilità di determinare il costo in oggetto.

PRESIDENTE. La proposta è quella di ripristinare il primo comma del testo governativo e accettare l'emendamento limitatamente alla parte sostitutiva degli altri commi.

BAGHINO. Allora avevo capito male; mi era sembrato che si volesse ripresentare il vecchio testo nel senso di dare facoltà al Ministero dei trasporti di determinare il costo.

OTTAVIANO. Anche se c'è qualche farraginosità nel testo, non sono d'accordo con la richiesta dell'onorevole Marzotto Caotorta. In effetti ci troviamo a trattare di una materia in cui le interferenze fra Ministero della difesa e Ministero dei trasporti rappresentano un caso tra i più complessi e difficili da stabilire. Per questo motivo sono dell'opinione di mantenere il testo integrale dell'emendamento presentato dall'onorevole Morazzoni.

MORAZZONI, *Relatore*. Le modifiche che si vogliono introdurre non sono così sostanziali come è parso nell'intervento dell'onorevole Piccinelli.

Innanzitutto occorre fare riferimento al parere della VI Commissione finanze e tesoro che evidenzia come il calcolo del coefficiente unitario rappresenti una mera operazione matematica, e che il concerto si rende necessario a garanzia dei dati in questione.

Dal momento che il servizio è effettuato sotto il controllo del Ministero della difesa è chiaro che questo ministero sia competente a trasferire i dati al Ministero dei trasporti, il quale ha a disposizione solo il decreto per rendere noti i dati stessi.

PRESIDENTE. Vorrei fare una precisazione. Sono sorte due questioni distinte nel cui merito non voglio entrare. Una è una questione di formulazione sulla quale la Commissione prenderà le sue decisioni; l'altra, viceversa, non può essere rimessa al gioco delle opinioni e riguarda l'osservazione dell'onorevole Piccinelli circa l'improprietà della frase « è reso noto con decreto ».

Al di là del merito, mi sembra che questa osservazione sia giusta poiché il decreto ha una ben definita natura giuridica, quindi con decreto non si rende noto, ma si stabilisce qualcosa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi pare evidente lo sforzo che si compie per tenere conto delle osservazioni della sesta Commissione, finanze e tesoro e, quindi, per ridurre l'ambito di discrezionalità concesso alla commissione. Così si è pensato, da un lato di definire meglio le competenze della commissione, dall'altro di dare dei criteri più precisi per la determinazione del coefficiente.

Si pensa che la determinazione debba essere resa nota con decreto interministeriale. Perché? Proprio per convolgere tutti coloro che forniscono gli elementi necessari, quindi, i Ministeri dei trasporti e della difesa. D'altra parte, poiché, partendo da un minimo del 50 per cento, con l'obbligo di pervenire al cento per cento entro dieci anni, si definisce una percentuale di applicazione della tariffa, non può non essere coinvolto anche il Ministero del tesoro, che è il responsabile della gestione del bilancio dello Stato.

È per queste ragioni che sono d'accordo con il presidente sulla opportunità di modificare il testo proposto dal Comitato ristretto, stabilendo che il decreto interministeriale non si limita a rendere noto il coefficiente, ma lo determina.

PICCINELLI. In via preliminare vorrei ricordare che il parere proviene dalla VI e non dal V Commissione: pertanto, non è affatto vincolante.

Penso che, siccome il calcolo del costo e, quindi, del coefficiente, è di carattere del tutto meccanico, si possano lasciare invariati i primi due commi.

Invece, il terzo comma, dovrebbe essere sostituito, a mio avviso, dal seguente: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro, sulla base dei dati e dei calcoli di cui ai precedenti commi, è determinata la tassa di cui all'articolo 1 ». In sostanza, dovrebbe essere il decreto a determinare la tassa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei fare presente all'onorevole Piccinelli che i primi due commi dell'emendamento non costituiscono semplice riformulazione del testo originale: contengono infatti, una serie di ulteriori e importanti specificazioni. Sarei favorevole, quindi, che la Commissione approvasse l'articolo 3 nella formulazione proposta dal relatore.

PICCINELLI. Anche se mi rimangono delle perplessità, ritiro l'emendamento da me proposto.

PRESIDENTE. Rimane quindi da esaminare l'emendamento del relatore al quale il rappresentante del Governo, onorevole Degan, ha presentato il seguente subemendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: « reso noto » *con la seguente*: « determinato ».

Pongo in votazione il subemendamento presentato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento integralmente sostitutivo dell'articolo 3 presentato dal relatore, accettato dal Governo, con la modifica testé approvata.

(*È approvato*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE VENTURINI

PRESIDENTE. All'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti. Lo porrò pertanto direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Il numero delle unità di servizio (n) prodotte da ogni volo è ottenuto con l'applicazione della formula:

$$n = d \times p$$

dove d è il coefficiente di distanza del volo,

p è il coefficiente di peso dell'aeromobile.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

Il coefficiente di distanza (d) si ottiene dividendo per cento la distanza ortodromica espressa in chilometri tra:

l'aeroporto di partenza situato all'interno dello spazio aereo nazionale ed il punto di uscita dallo spazio aereo nazionale risultati dal piano di volo,

oppure

il punto di ingresso nello spazio aereo nazionale e l'aeroporto di ultima destinazione situato all'interno dello spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo.

Gli onorevoli Ottaviano, Morazzoni, Pani, Bocchi, Casalino, Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

« Il coefficiente di distanza (d) si ottiene dividendo per cento la distanza ortodromica espressa in chilometri tra:

il punto di partenza situato all'interno dello spazio aereo nazionale ed il punto di uscita da tale spazio risultanti dal piano di volo corrente,

oppure

il punto di ingresso nello spazio aereo nazionale e il punto di ultima destinazione situato all'interno di tale spazio risultanti dal piano di volo corrente ».

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

BAGHINO. Evidentemente si è pensato di dire « il punto di partenza » anziché « l'aeroporto di partenza » in quanto la partenza di un aereo può avvenire anche da un altro luogo, per esempio una portaerei. Ma poiché questo provvedimento riguarda l'assistenza che viene svolta negli aeroporti, non so se sia necessaria tale specificazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Con questa dizione sostitutiva si vuole introdurre una precisazione che sembra opportuna per evitare che qualcuno eluda la legge dicendo che non è arrivato in un aeroporto, ma, ad esempio, su una « base ».

MARZOTTO CAOTORTA. Qui si considerano soltanto i voli in decollo e in atterraggio nello spazio aereo nazionale; ma mi sembra che la tassa debba essere applicata anche ai voli di attraversamento di detto spazio, senza decollo e atterraggio nello stesso...

PRESIDENTE. Di questo si parla all'articolo 6.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma l'articolo 6 dice, al suo secondo comma: « in caso di sorvolo la distanza ortodromica da considerare è quella intercorrente tra il punto d'ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo ». Si parla della distanza di sorvolo. Ora, se diciamo all'articolo 5 che il coefficiente di distanza si calcola soltanto in quel modo, qualcuno potrebbe dirci che noi non possiamo determinare il suo coefficiente di distanza. Il caso di chi sorvola dovrebbe dunque essere inserito anch'esso nell'articolo 5.

MORAZZONI, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento Ottaviano ed altri, cui ho aggiunto la mia firma, poiché precisa alcuni concetti al fine, come ho già detto, di evitare che qualcuno possa eludere il disposto della legge.

Per quanto riguarda le considerazioni fatte dal collega Marzotto Caotorta, preciso che, per coloro che sorvolano solamente, è previsto un articolo apposito, la cui dizione, al secondo comma, mi sembra chiara.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi pare che il relatore non smentisca la giustezza della mia osservazione, e perciò desidero insistervi. La dizione del secondo comma dell'articolo 6 costituisce, tutto sommato, la terza fattispecie di quanto previsto nell'articolo 5, che calcola il coefficiente di distanza in relazione a due categorie: quelli che partono dall'Italia e quelli che vi arrivano. Il concetto dell'articolo sarebbe meglio definito se in esso fosse trasportato il secondo comma dell'articolo 6, e si dicesse: « oppure in caso di sorvolo, il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo ».

BAGHINO. L'articolo 8 prevede i casi di esenzione dal pagamento della tassa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda l'emendamento Ottaviano mi rimetto alla Commissione. Per quanto riguarda invece l'osservazione dell'onorevole Marzotto Caotorta, ritengo che in sede di coordinamento si potrà valutare la opportunità dell'eventuale unificazione degli articoli 5 e 6, ma l'attuale formulazione mi sembra sufficientemente chiara.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ottaviano, di cui il relatore è cofirmatario e per il quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(*È approvato*).

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato i seguenti emendamenti:

Aggiungere in fine le seguenti parole: oppure in caso di sorvolo il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo.

Aggiungere in fine il primo comma dell'articolo 6.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho presentato questi emendamenti perché si tratta di una unica materia che deve essere regolata unitariamente. In pratica propongo solo di spostare alla fine dell'articolo 5 l'ultimo comma dell'articolo 6 e aggiungere infine il primo comma sempre dell'articolo 6. Tale articolo naturalmente dovrà essere soppresso.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ottaviano, Morazzoni, Pani, Bocchi, Casalino, Ceravolo e Baghino hanno presentato il seguente subemendamento (già emendamento al secondo comma dell'articolo 6) al primo emendamento Marzotto:

Sostituire le parole « piano di volo » *con le parole* « piano di volo corrente ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il primo emendamento aggiuntivo dell'onorevole Marzotto Caotorta con la modifica apportata.

(*È approvato*).

(...)

Non dobbiamo nemmeno dimenticare che attualmente il nostro paese ha un notevole traffico di sorvolo che potrebbe diminuire molto con la tassa in questione, e sarebbe inoltre di difficile recupero nel tempo. Credo invece che l'Italia abbia bisogno di fare una politica rivolta a favorire un grande flusso di traffico aereo, con scali tecnici che diano risultati positivi per la nostra bilancia dei pagamenti.

Esiste poi il problema degli aeroclub, e quindi della necessità di dare spazio e vitalità a questo settore. Occorre ricordare che in sede di esame dello stato di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti per l'anno 1977 avevamo previsto una piccola facilitazione per questo settore, che all'ultimo momento siamo stati costretti a sopprimere. Dal momento che questi aerei fanno un volo a vista e quindi non usufruiscono completamente di tutto il servizio di radio-assistenza, mi pare inopportuno stabilire una tassa sia pure minima. Insisto quindi per l'esenzione.

Circa gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi dobbiamo tenere presente lo scopo per il quale andiamo a stabilire questa tassa. Le nostre esenzioni sono inferiori a quelle degli altri paesi proprio per la finalità di una maggiore acquisizione del traffico aereo internazionale; se togliamo questa clausola otteniamo il risultato di perdere molto traffico anche solo di sorvolo. Dal momento che il nostro obiettivo è quello di fare una legge realistica, sono dell'opinione che sia necessario approvare il testo con le esenzioni che sono state proposte.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Aderisco alla posizione del relatore. Per quanto riguarda gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi capisco la volontà di limitare la normativa ai casi cui vi siano cause di forza maggiore, ma sono convinto che in questo modo si andrebbe a creare una casistica estremamente complicata.

Mi pare che si vada incontro al rischio, da un lato, di intralciare l'amministrazione tributaria con procedure estremamente sofisticate, dall'altra di sottoporre a tassazione anche velivoli che usufruiscono solo parzialmente del servizio, disattendendo, quindi la disciplina adottata a livello europeo.

OTTAVIANO. Condivido le considerazioni che sono state qui svolte sul caso dell'aereo che torna all'aeroporto di partenza. Vorrei ricordare, però, che è già prevista l'esenzione per l'aereo che si limita a compiere un giro dell'aeroporto. È stato prospettato il caso dell'avaria. In effetti sarebbe giusto concedere l'esenzione: occorre, però, delimitare l'ipotesi in un modo molto chiaro (ad esempio attraverso la dizione: « ragioni oggettive »), in modo da evitare abusi.

MORAZZONI, *Relatore*. Insisterei per mantenere la formulazione proposta dal Comitato ristretto. Non possiamo essere troppo fiscali.

OTTAVIANO. Ritiro il mio subemendamento, nella parte in cui chiede la soppressione del quarto capoverso.

Insisto, invece, nel chiedere la soppressione del quinto capoverso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Ottaviano, Pani e Bocchi, che ora risulta essere così formulato:

Sopprimere il quinto capoverso dell'emendamento Morazzoni.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento interamente sostitutivo del relatore.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

Con decreto del Ministro dei trasporti possono essere altresì esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1 gli aeromobili stranieri in condizioni di reciprocità.

Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dei trasporti,

di concerto con il ministro della difesa, possono essere parimenti esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1 gli aeromobili militari stranieri.

L'onorevole Morazzoni ha presentato due emendamenti che dovrebbero essere discussi congiuntamente in quanto strettamente collegati sotto il profilo logico. Ne do lettura:

Sopprimere l'articolo 9.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente articolo:

ART. 9-*bis*.

« Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1 ».

PICCINELLI. Ci troviamo di fronte ad un nuovo decreto nel quale sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento la riscossione ed il versamento della tassa. Mi domando, però, se non era più logico prevederne uno solo, evitando questa ripetizione.

È vero che i coefficienti possono essere modificati più frequentemente, rispetto ai termini e alle modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento all'erario della tassa in questione; ma, fatto il primo decreto, nulla vieta che si modifichi in parte, solo relativamente ai coefficienti, e non per le altre modalità. La procedura sarebbe più spedita se vi fosse un solo decreto; spetta comunque al Governo decidere.

MARZOTTO CAOTORTA. Io vorrei sapere perché è interessato al concerto il Ministro del tesoro, e non quello delle finanze, trattandosi di una tassa.

MORAZZONI, *Relatore*. Certo, se si potessero unificare le due cose in un unico decreto, in sede di coordinamento, sarebbe meglio; ma non ho osservazioni particolari da fare per mantenere il testo. Quanto all'osservazione fatta dal collega Marzotto Caotorta, debbo rispondere che è interessato al concerto il ministro del tesoro in quanto la tassa di cui ci occupiamo è un po' particolare; nella stessa relazione si è detto che essa dovrà gradatamente subire un'evoluzione, e diventare quello che è in altri paesi. In previsione di questa trasformazione, si è creduto opportuno interessare il ministro del tesoro.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma altre tasse, come quella sulle radioaudizioni e quella di circolazione, sono amministrate dal Ministero delle finanze !

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero chiarire che il decreto di cui all'articolo 3 del disegno di legge fissa semplicemente l'ammontare, anno per anno, della tassa; il decreto di cui si parla nell'articolo che stiamo esaminando stabilisce invece – e auguriamoci una volta per tutte – le modalità con cui si percepisce questa tassa, e si versa all'erario dello Stato presso gli uffici competenti, che sono quelli del tesoro, perché le somme derivanti da questa tassa affluiscono direttamente nelle casse del tesoro: credo sia questa la motivazione essenziale per cui è il ministro del tesoro ad essere interessato al concerto per il decreto in questione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 9 di cui il relatore, a nome del Comitato ristretto, ha chiesto la soppressione.

(*È respinto*).

L'articolo 9 s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 9-*bis*, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sa-

ranno stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione, il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1, nonché per l'eventuale affidamento a terzi del servizio di contabilizzazione, in attesa della costituzione di un apposito ufficio in seno alla direzione generale dell'aviazione civile.

Il relatore, a nome del Comitato ristretto, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« È istituito presso la direzione generale dell'aviazione civile un apposito ufficio avente competenza in materia di accertamento, riscossione e versamento della tassa di cui all'articolo 1; all'ufficio è preposto un funzionario avente la qualifica di primo dirigente.

La direzione generale dell'aviazione civile nell'espletamento dei compiti di cui al comma precedente si può avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ».

Come il relatore ha già osservato, su quest'emendamento occorre chiedere il parere della I Commissione affari costituzionali.

PICCINELLI. Questo rinvio alla I Commissione affari costituzionali farebbe senz'altro ritardare l'approvazione del disegno di legge. Vorrei però fare, a questo punto, un'osservazione. L'ufficio che si dovrebbe istituire è praticamente una specie di sezione, di divisione, in quanto dovrebbe esservi preposto un funzionario con la qualifica di primo dirigente; ora mi domando se l'istituzione di un tale ufficio debba essere fissata per legge. L'articolo 97 della Costituzione stabilisce che i pubblici uffici sono organizzati secondo disposizioni di legge in modo che siano assicurati il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione. E, se non erro, in questa materia la dottrina non è concorde; però vi è una prassi costante, in base alla quale mentre l'organizzazione dei ministeri viene fissata per legge, e quindi vengono così determinate anche le attribuzioni delle direzioni generali, gli uffici a livello di divisioni e di sezioni sono stati sempre fissati con provvedimenti autonomi interni del ministero competente.

Pertanto, a prescindere dal fatto che, a mio giudizio (se questa è l'interpretazione da dare all'articolo 97 della Costituzione), non possiamo espropriare il Governo delle sue responsabilità e dei poteri da esse derivanti, penso sarebbe sufficiente presentare un ordine del giorno, con il quale s'invita il ministero interessato a costituire un ufficio avente competenza in materia di accertamento, riscossione e versamento della tassa, di cui all'articolo 1 del provvedimento in esame, al quale dev'essere preposto un funzionario avente la qualifica di primo dirigente. Se il Governo accogliesse quest'ordine del giorno, potremmo evitare di sospendere la discussione del disegno di legge, in attesa di un parere, da parte della I Commissione affari costituzionali, che non sappiamo poi neppure se sarà o meno favorevole all'emendamento proposto dal Comitato ristretto, e fatto proprio dal relatore.

OTTAVIANO. Devo qui ricordare che abbiamo già avuto questa discussione in seno al Comitato ristretto, e abbiamo valutato l'opportunità di una normativa che fosse più perentoria e vincolante per il Governo su tale questione. Avevamo infatti preso in considerazione l'ipotesi di un ordine del giorno, ma abbiamo poi ritenuto più opportuno presentare un articolo preciso che impegni l'azione del Governo e istituisca quest'ufficio presso la direzione generale dell'aviazione civile. D'altra parte, in questa direzione si sta muovendo lo stesso Governo che credo a breve tempo debba presentare un disegno di legge per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile (queste almeno sono le notizie che abbiamo). In secondo luogo, il testo dell'articolo 10, così com'era originariamente formulato, lasciava dubbi interpretativi, nel senso che veniva approvato il principio di una contabilizzazione affidata a terzi: questo problema veniva invece risolto in modo organico nel nuovo testo elaborato dal Comitato ristretto: esso infatti oltre a stabilire l'istituzione del nuovo ufficio presso la direzione generale dell'avia-

zione civile, prevede che le apparecchiature occorrenti siano reperite all'interno dell'amministrazione statale. E quando abbiamo formulato questo emendamento, ci siamo riferiti all'attuale struttura del Ministero dei trasporti e alle possibilità di elaborazione di certo materiale da parte di questo ministero.

Dev'essere quindi accolto il principio informatore del nuovo testo dell'articolo 10, ed esso deve anche costituire un elemento di collegamento con quell'iniziativa che, in tempi molto ravvicinati, il Governo intende prendere per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile. Il provvedimento dovrebbe essere presentato tra poco tempo ed è previsto un periodo preciso per la costituzione di questi uffici: sei mesi, per cui c'è tutto il tempo di poter organizzare i servizi in questione in maniera adeguata.

MARZOTTO CAOTORTA. Condividendo le osservazioni fatte poc'anzi dal collega Piccinelli, ritengo si debba insistere nel chiarire se, per istituire un ufficio in un ministero, occorra o no un provvedimento di legge. Se infatti il ministero ha già la facoltà di istituirlo, non vedo perché noi dobbiamo andare a prescriverglielo per legge; è ovvio che il ministero, dovendo accollarsi un certo servizio, provvederà ad istituire il corrispondente ufficio nel modo più opportuno. Quindi possiamo al massimo formulare un ordine del giorno in quel senso. Infatti già in altre occasioni abbiamo concordato sulla necessità di una riorganizzazione e di un potenziamento della direzione dell'aviazione civile e in questo quadro il ministero non potrà non tener conto di tale esigenza. Se dunque il ministero ha questa facoltà, stabilirlo con legge significherebbe legiferare *extra moenia*, oltre che a creare impacci procedurali. Con un ordine del giorno possiamo invece ottenere gli stessi risultati.

PRESIDENTE. Vorrei far notare che se viene ritirato l'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 10, rimane poi in vita il testo dell'articolo 10 che in sede di Comitato ristretto ha suscitato tante perplessità.

PICCINELLI. Parte dell'articolo 10 è stata già recepita con l'approvazione dell'articolo 9-*bis*.

MARZOTTO CAOTORTA. Propongo allora la soppressione dell'articolo 10 ed invito l'onorevole Morazzoni a ritirare l'emendamento sostitutivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 10.

PANI. Probabilmente la soluzione migliore è quella di sopprimere la seconda parte dell'articolo 10 e trasformare l'emendamento sostitutivo in un ordine del giorno.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La costituzione di un ufficio con competenza innovativa rispetto a quella normale del Ministero dei trasporti, ritengo comporti quanto meno la modifica del decreto presidenziale n. 748, già modificato con altro decreto; e quindi rimaniamo nell'ambito di una competenza amministrativa.

Mi rimetto comunque alla Commissione.

MORAZZONI, *Relatore*. Ritiro il mio emendamento interamente sostitutivo e mi dichiaro favorevole alla proposta di soppressione dell'articolo 10, considerato che rimane comunque possibile l'esazione della tassa da parte del Ministero dei trasporti.

BAGHINO. In sede di Comitato ristretto avevamo concordato un emendamento che è stato ora ritirato dall'onorevole Morazzoni e che non faccio mio per non appesantire l'*iter* del provvedimento. Ma per quanto riguarda la proposta di soppressione faccio notare che, approvandola, avremmo una legge che stabilisce una tassa e non anche chi la incassa e chi provvede alla riscossione.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma abbiamo approvato l'articolo 9-*bis* che recita: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1 ». Perché dobbiamo ripeterlo?

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 10, di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore e per la quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(*È respinto*).

L'articolo 10 si intende quindi soppresso.

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

ART. 11.

In caso di omesso o ritardato pagamento della tassa si applica la soprattassa del cinquanta per cento della somma non versata; si applicano altresì gli interessi di mora previsti dalla legge 26 gennaio 1961, n. 29, e successive modificazioni e integrazioni.

(*È approvato*).

ART. 12.

Sono solidalmente tenuti al pagamento delle tasse e delle soprattasse e degli interessi previsti dalla presente legge l'esercente ed il proprietario dell'aeromobile.

(*È approvato*).

ART. 13.

Il Ministro dei trasporti è competente a decidere su tutte le controversie relative alla tassa e alla soprattassa contemplate nella presente legge. Avverso tale decisione è ammesso ricorso dinanzi l'autorità giudiziaria entro il termine di mesi sei dalla notificazione della decisione medesima.

(*È approvato*).

ART. 14.

Per la riscossione di quanto dovuto ai sensi della presente legge si applicano le disposizioni contenute nel testo unico delle norme per la riscossione delle entrate patrimoniali, approvato con regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, e successive modificazioni ed integrazioni.

(*È approvato*).

ART. 15.

I proventi derivanti dall'applicazione delle tasse e soprattasse previste dalla presente legge sono riservati all'erario e devono essere versati in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata statale.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 16.

All'onere derivante dall'affidamento a terzi del servizio di contabilizzazione della tassa valutato in lire 100 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1976 e 1977, si farà fronte mediante corrispondente riduzione dei fondi speciali di cui al capitolo n. 6856 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

L'onorevole Morazzoni ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 16.

MORAZZONI, *Relatore*. Propongo la soppressione di questo articolo per connessione con la soppressione dell'articolo 10.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole alla soppressione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 16, di cui l'onorevole relatore ha chiesto la soppressione, alla quale è favorevole anche il Governo.

(*È respinto*).

L'articolo 16 s'intende pertanto soppresso.

Il relatore, onorevole Morazzoni, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 16 aggiungere il seguente:

ART. ....

« La presente legge entra in vigore sei mesi dopo la sua pubblicazione ».

PICCINELLI. Abbiamo già previsto che si deve predisporre un decreto intermini-

steriale per la fissazione del coefficiente e della tassa, quindi è chiaro che la legge non potrà entrare in vigore fino a quando il decreto non sarà emanato. Pertanto, non vedo che bisogno abbiamo di fissare il termine in sei mesi, anche perché il decreto potrebbe essere pronto prima di questo periodo.

MORAZZONI, *Relatore*. Si è ritenuto necessario fissare questo termine perché si tratta di una tassa che va ad incidere su dei bilanci di società a volte in misura notevole; inoltre, non bisogna dimenticare che la determinazione del costo totale del servizio si presenta complessa e che è necessario istituire tutta una serie di servizi non di normale prassi per gli uffici dello Stato.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente subemendamento:

Sostituire la parola: « sei », *con l'altra*: « nove ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sarei dell'idea di portare il periodo da sei e nove mesi proprio per dare un congruo margine di tempo per la organizzazione di tutto quanto è necessario per pervenire alla esazione di questa tassa. Inoltre, posto che il Senato approvi questo provvedimento in tempi brevi, noi incideremmo, se si mantiene il periodo di sei mesi, sui bilanci delle compagnie nel corso dell'anno. Comunque, ritengo che si debba portare il periodo a nove mesi per consentire di scavalcare la data del 31 dicembre.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Piccinelli e Ottaviano, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

nell'approvare il disegno di legge n. 592,

impegna il Governo

affinché istituisca, valendosi dei suoi poteri di organizzazione, presso la direzione generale dell'aviazione civile un apposito servizio per l'accertamento, riscossione e versamento della tassa di cui al predetto disegno di legge.

La Direzione generale dell'aviazione civile, nell'espletamento dei compiti di cui sopra, si potrà avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito dell'amministrazione dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ».

(0/592/1/10) MARZOTTO CAOTORTA, PICCINELLI, OTTAVIANO.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Ringrazio il Governo e chiedo che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Ottaviano ed altri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti,

nel deliberare l'istituzione delle tasse in rotta per il traffico aereo (esclusi i voli nazionali) che fruisce dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta forniti dall'amministrazione italiana;

visto che nella maggioranza degli altri paesi europei tali tasse vengono contabilizzate (salve successive eventuali esenzioni) per tutti i voli, nazionali e internazionali;

considerato che nei citati paesi europei tali tasse vengono contabilizzate ed applicate dall'organizzazione *Eurocontrol;*

considerata l'opportunità e la convenienza di prevedere, in prospettiva, l'adesione dell'Italia ad *Eurocontrol*;

ritenuto perciò necessario anche in Italia giungere ad una contabilizzazione delle tasse in rotta estesa a tutti i voli, nazionali e internazionali, che fruiscono dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta forniti dall'amministrazione

italiana, salvo a decidere successivamente eventuali esenzioni;

considerato tale metodo opportuno anche per una corretta determinazione dei costi, totali e per singola ora di volo, dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, ai fini della necessaria valutazione del costo-efficacia di tali servizi;

impegna il Governo:

1) a prevedere, sulla base dell'esperienza dell'applicazione delle tasse in rotta ai soli voli internazionali, l'estensione dell'area di applicazione di tali tasse a tutti i voli, nazionali e internazionali, che fruiscono dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta forniti dall'amministrazione italiana, salva la successiva applicazione di eventuali esenzioni;

2) a presentare al Parlamento in sede di discussione del bilancio una relazione relativa a tutti i costi che concorrono alla determinazione delle tasse in rotta.

(0/592/2/10) OTTAVIANO, PANI, BOCCHI, CASALINO.

OTTAVIANO. La questione dell'*Eurocontrol* è annosa. Già negli anni sessanta vi fu un grosso dibattito in Parlamento seguito da una serie di iniziative, tutte sullo stesso argomento.

L'Italia non aderisce a questa organizzazione europea che sta conducendo parecchie ricerche sulla materia che ci interessa. Mi sembra utile, quindi, suggerire al Governo di muoversi in questa direzione predisponendo un piano organico che affronti il problema dell'*Eurocontrol,* che sostanzialmente rappresenta la questione dei rapporti tra aviazione civile e aviazione militare, terreno sul quale è urgente mettere ordine.

Un'altra questione che mi preme sottolineare in questo ordine del giorno riguarda la regolamentazione dei voli nazionali e internazionali sulla base di un disegno di legge organico e razionale.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo non può impegnarsi, nel momento in cui la Camera si appresta a votare il provvedimento in questione, a realizzare proposte modificative dello stesso.

Il Governo può prendere atto che vi è una certa propensione per l'avvenire a prendere in considerazione determinate ipotesi che riguardano l'estensione della tassa a tutti i voli nazionali e la possibilità di un inserimento nell'*Eurocontrol,* ma oltre questo non può andare.

OTTAVIANO. L'ordine del giorno si riferisce anche alla presentazione di un allegato al bilancio.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche per questa parte l'impegno che il Governo può assumersi è quello di riferire le tendenze emerse in sede di presentazione del bilancio.

OTTAVIANO. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare per dichiarazione di voto, passiamo direttamente alla votazione finale. Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni può rimanere così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*) della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1052):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni

e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » (592):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Guerrini, Lamorte, La Rossa, Lucchesi, Mantella, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Tamburini, Venturini, Zoppi.

La seduta termina alle 13,15.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

5.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 MARZO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (*Discussione e approvazione*):

Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1235);

CASALINO ed altri: Finanziamento in favore dell'opera di recupero della nave Cavtat (1032) 45

PRESIDENTE 47, 49, 53, 55, 56, 57, 58, 59
BAGHINO 50, 51
BOCCHI 56
CASALINO 47, 49, 51, 54, 56, 57, 58
GUERRINI 52
LUCCHESI 49, 52, 55
MAROCCO, *Relatore* 46, 53, 58, 59
PANI 56, 58
ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 54, 55, 56, 57, 58
URSO GIACINTO 51
VENTURINI 51

Votazione segreta:

PRESIDENTE 59

La seduta comincia alle 10,15.

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

(*È approvato*).

Discussione abbinata del disegno di legge: Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (1235) e della proposta di legge Casalino ed altri: Finanziamento in favore dell'opera di recupero della nave Cavtat (1032).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat* di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 2 marzo 1977, e della proposta di legge di ini-

(...)

in caso di accettazione dell'ordine del giorno che ho appena anticipato, mentre su tutti gli altri ci troviamo d'accordo.

LUCCHESI. Desidero fare alcune considerazioni su questo provvedimento premettendo che su di esso ho da molto tempo molti dubbi e molte perplessità e che voterò a favore solo per motivi di coscienza, visto come sono andate fino a questo momento le cose, e cioè più per disciplina di gruppo che per personale convinzione.

I dubbi e le perplessità che mi trascino in questa materia delicata e difficile da affrontare e da esaminare fino in fondo, traggono origine da una serie di considerazioni che sono state ripetute nel corso della nostra discussione ma sulle quali finora nessuno è riuscito a portare degli elementi chiarificatori, che spero saranno forniti dal sottosegretario in sede di replica. A me pare, e lo dico con tutta sincerità, che si tratti anche in questo caso di una delle tante vicende all'italiana alle quali sempre più ci stiamo abituando.

PRESIDENTE. E alle quali, invece, non dovremmo più abituarci.

LUCCHESI. Certamente, ma si tratta di una vicenda che presenta notevoli momenti di confusione e di strumentalizzazione.

CASALINO. Ma sono passati ormai quasi tre anni dal naufragio!

LUCCHESI. Ho premesso che parlo a titolo personale, perché ho molti dubbi e molte perplessità derivanti da considerazioni diverse e contrarie da quelle che lei ha esposto.

È vero che l'inquinamento del mare è un problema che ci trasciniamo dietro e rispetto al quale sarebbero necessari interventi di altra dimensione e portata in confronto a quelli che, di tanto in tanto, per la strumentalizzazione di un caso particolare, vengono messi in atto. Qui, però, siamo in presenza di una vicenda che in una sorta di crescendo rossiniano ha interessato in maniera strumentalizzata l'opinione pubblica e, di riflesso, ha portato al provvedimento che oggi stiamo discutendo.

Credo che a questo punto sia necessario ripetere la considerazione, riportata già da parte della stampa, che le potenzialità vere di inquinamento del carico di questa nave affondata sono, almeno a giudizio dei più attenti e dei meno strumentalizzabili, abbastanza relative: in primo luogo per la impossibilità constatata di un rompimento contemporaneo del carico; in secondo luogo per la presenza *in loco* di correnti marine che tendono a trascinare il carico verso l'alto mare; in terzo luogo per la considerazione oggettiva, dal punto di vista fisico, che il carico ha un peso specifico maggiore di quello dell'acqua con una tendenza, perciò, a depositarsi sul fondo marino e mai a risalire verso la superficie per fornire materia di inquinamento costiero dannoso anche per l'economia turistica; infine – lo dico per inciso ma nessuno può smentirlo – per la considerazione che anche nell'ipotesi di rompimento contemporaneo del carico, l'inquinamento interesserebbe una fascia limitata di mare. A questa ultima considerazione posso aggiungere che nei confronti dell'intero mare Adriatico tale inquinamento sarebbe inferiore a quello prodotto, con le stesse materie, dallo scarico in mare del fiume Po in un periodo di trequattro mesi.

Un altro motivo di perplessità, a mio avviso, è dovuto al fatto che alla intera vicenda è stato dato, da parte della stampa nazionale ed estera, un risalto ed una eco senz'altro superiori alla reale portata del problema; è stato detto e ripetuto che il timore maggiore si nutre per i cinquecento barili situati sopra coperta o, comunque, disseminati attorno alla nave, ma nessuno ha accennato al perché non si sia data pratica attuazione alle proposte di inertizzazione, che già l'anno scorso furono avanzate all'allora ministro della marina mercantile, del carico interno e di un totale e gratuito recupero di quello sopra coperta; ugualmente inascoltata, a tale proposito, è stata l'offerta di un consorzio facente facente capo ai *Lloyd's* di Londra. Tutto questo è per lo meno strano: non sono state accettate soluzioni economicamente vantaggiose, ma si stanziano ora, in un momento economicamente molto difficile, dieci miliardi per far fronte ad una situazione che solo oggi sembra essere di estrema gravità, ma sulla quale, in realtà, non si hanno ancora elementi precisi né relativamente ai reali, negativi risvolti che essa potrebbe avere domani, né sui modi e le probabilità di successo dell'operazione di recupero dell'intero carico.

Infine, mi sia consentito esprimere un ragionevole dubbio sul successivo, pratico

(...)

mercantile di scegliere una o più imprese per affidare, sulla base di accertate garanzie tecniche, il recupero dei bidoni della *Cavtat*.

LUCCHESI. Vuol dire affidare a trattativa privata?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si affidano i lavori senza nessuna forma tradizionale di contabilità dello Stato, cioè né per appalto, né per concorso, ma attraverso un contratto tra il Ministero della marina mercantile con la ditta o società prescelta per i lavori. Si è scelta questa strada proprio per eliminare gli eventuali e possibili ritardi che si verificano sempre quando si segue la normale prassi della contabilità dello Stato.

Qualcuno ha fatto cenno alle iniziative del pretore di Otranto e cioè all'ordinanza di sequestro della nave del novembre 1976 e quella di recupero del gennaio 1977: voglio ricordare che *in loco* già si trova la nave *Ragno* e la nave appoggio *Orsa*, al fine di armonizzare le iniziative prese dall'autorità giudiziaria con quelle di tipo legislativo, evitando in tal modo conflitti di competenza e conseguenti ritardi.

Per quanto attiene alle altre domande ritengo che il relatore abbia esaurientemente risposto.

Concludendo, desidero esprimere il mio ringraziamento all'impegno dimostrato dai componenti di questa Commissione per la ampia discussione e la volontà politica di giungere con solerzia all'approvazione di questo provvedimento.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di scegliere come testo base quello del disegno di legge governativo approvato dal Senato con conseguente assorbimento, in caso di approvazione, della proposta di legge Casalino ed altri.

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo quindi all'esame degli articoli del disegno di legge, che non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad affidare ad imprese italiane o straniere ovvero a loro consorzi l'incarico di provvedere alla rimozione degli effetti derivanti dal carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave « Cavtat » di nazionalità jugoslava affondata nel mare territoriale italiano in prossimità di Capo d'Otranto.

All'affidamento dell'incarico di cui al comma precedente si provvede, in deroga alle disposizioni vigenti in materia di appalti per conto dello Stato, con apposite convenzioni stipulate dal Ministro della marina mercantile e approvate con suo decreto.

Ai fini della scelta delle soluzioni tecniche ottimali per rimuovere in modo completo e definitivo i pericoli di inquinamento derivanti dal carico della motonave « Cavtat » nonché per la vigilanza sulla esecuzione delle opere e dei lavori necessari, il Ministro della marina mercantile si avvarrà della consulenza di una Commissione nominata con suo decreto e composta di esperti anche stranieri.

Per la stipula delle convenzioni e l'emanazione dei decreti ministeriali di cui ai commi precedenti non è richiesto il parere del Consiglio di Stato.

(*È approvato*).

ART. 2.

Per le spese derivanti dalle disposizioni di cui all'articolo 1, nonché per quelle di funzionamento della Commissione ivi prevista, è autorizzata l'istituzione di un apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, con uno stanziamento di lire 5.000 milioni per l'anno 1977 e di lire 5.000 milioni per l'anno 1978.

Alle spese in questione si applicano le disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1924, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, e successive modificazioni.

(*È approvato*).

ART. 3.

Le cose che saranno recuperate nel corso dei lavori di cui all'articolo 1 saranno acquisite allo Stato e il Ministero della marina mercantile provvederà alla loro custodia ed alla eventuale vendita secondo le norme stabilite dagli articoli 456 e 458 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

Le somme ricavate verranno versate alle entrate del bilancio dello Stato con impu-

tazione al capo 23, capitolo n. 3650, riguardante « Entrate eventuali e diverse concernenti il Ministero della marina mercantile ».

(*È approvato*).

ART. 4.

All'onere di lire 5.000 milioni per l'anno 1977 derivante dall'applicazione della presente legge si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

(*È approvato*).

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Casalino e Guerrini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

a conclusione della discussione sul disegno di legge n. 1235 e sulla proposta di legge n. 1032

impegna il Governo

ad assumere le opportune iniziative e ad adottare i necessari provvedimenti affinché le categorie economiche che hanno subito danni, e particolarmente i pescatori, in conseguenza dell'affondamento della nave *Cavtat,* possano fruire in via eccezionale e straordinaria, di un congruo indennizzo finanziario.

(0/1235/1/10).

Mi sia consentito esprimere qualche perplessità sulla proponibilità di questo ordine del giorno; con esso, chiedendo al Governo un impegno finanziario, si propone una errata interpretazione di quelli che sono i poteri del Governo e del Parlamento: infatti, è a quest'ultimo che compete una decisione in materia finanziaria e non è certo con la presentazione di un ordine del giorno che si può impegnare il Governo in tal senso.

CASALINO. Non è possibile pronunciarci definitivamente su questo ordine del giorno dopo aver esaminato tutti gli altri? Dico questo, perché mi sembra che l'onorevole Urso ne abbia presentato uno analogo.

PRESIDENTE. Non è possibile, onorevole Casalino, perché dobbiamo procedere alla votazione; se vi sono ordini del giorno analoghi a questo in discussione sarebbero anche essi improponibili, per le stesse ragioni cui ho fatto poc'anzi riferimento.

PANI. Il gruppo comunista può dichiararsi disposto a ritirare l'ordine del giorno; tuttavia, esprimiamo perplessità sulle ragioni addotte per la sua improponibilità.

PRESIDENTE. Tengo a sottolineare che il mio giudizio non riguardava il merito, ma una non corretta concezione di quelle che sono le prerogative del Parlamento e del Governo. È chiaro, comunque, che a qualunque soluzione si pervenga resterà agli atti la presentazione di questo ordine del giorno.

BOCCHI. Potremmo trovare una diversa formulazione per questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. La diversa formulazione potrebbe essere quella di una raccomandazione e non di un impegno che la Commissione rivolge al Governo; tuttavia, resta pur sempre il problema di predisporre gli strumenti che garantiscano l'indennizzo cui l'ordine del giorno fa riferimento.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Le osservazioni dell'onorevole Presidente sono quanto mai pertinenti e tali da giustificare l'improponibilità di questo ordine del giorno.

PANI. In considerazione delle argomentazioni suesposte il gruppo comunista dichiara di ritirare il proprio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Casalino, Venturini, Pani, Bocchi, Ottaviano, Forte, Baldassari, Calaminici, Amarante, Tamburini, Marchi Dascola, Guerrini e Ceravolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1235,

impegna il Governo

1) a coordinare con il pretore di Otranto ogni iniziativa tendente al recupero della nave « Cavtat »;

2) a fare tutto il possibile affinché i lavori di recupero inizino immediatamente, assecondando le iniziative in atto che fra l'altro consentono un notevole risparmio finanziario e valutario;

3) che, a recupero avvenuto, avvalendosi del codice della navigazione o di altri strumenti legislativi, provveda ad intraprendere una azione di rivalsa per i danni subiti dallo Stato verso i responsabili della collisione che ha portato al naufragio.

(0/1235/2/10).

CASALINO. Mi sia consentita una breve illustrazione per sottolineare le ragioni di fondo che sono alla base di questo ordine del giorno, la cui presentazione è suggerita da reali esigenze e dal sincero intendimento che ad esse si possa dare sollecita e concreta attuazione. Il gruppo comunista chiede in modo pressante un preciso impegno del Governo per i preoccupanti effetti economici verificatisi a seguito dello incidente della Cavtat – e l'enorme quantità di prodotto pescato invenduto ne è la testimonianza – e per la negligenza che alla soluzione del problema il Governo ha finora dimostrato.

Vorrei ricordare all'onorevole Rosa, Sottosegretario per la marina mercantile, che allorché intervenne alla seduta del consiglio provinciale di Lecce ebbe ad assicurarci che il Consiglio dei ministri stava predisponendo apposito decreto: sappiamo che esso è stato redatto, ma non se ne è avuta più notizia: che fine ha fatto?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È stato trasformato.

CASALINO. Era logico che il Governo presentasse alla Camera una propria iniziativa e non aggirasse l'ostacolo presentando questo disegno di legge, in prima lettura, al Senato. Noi abbiamo approvato questo provvedimento legislativo perché non possiamo perdere altro tempo. Però, stante quello che è avvenuto in passato, noi vogliamo vincolare l'esecutivo nel senso innanzitutto che non si preferiscano ditte straniere, perchè sappiamo tutti cosa c'è dietro questa vicenda. Pur senza voler scomodare i morti, mi corre l'obbligo di ricordare che a proposito del fatto del quale fu protagonista il compianto senatore Fabbri si disse a suo tempo che si trattava di un pretore in cerca di popolarità e che determinate società multinazionali avevano speso ingenti capitali per allestire località turistiche nell'Africa del nord, per cui avevano tutto l'interesse a deviare verso quelle zone le correnti di traffico turistico che tradizionalmente si dirigevano verso l'Italia.

Per quanto riguarda, comunque, il caso della *Cavtat*, devo dire che i pareri su di esso sono stati quanto mai discordanti: c'è stato uno scienziato americano, il professor Oppenheimer, il quale ha sostenuto che c'è molto più veleno nell'atmosfera di quanto non se ne sprigioni da un fusto di piombo; di contro, una commissione di scienziati a Venezia ha sostenuto che il pericolo è imminente e che bisogna prendere quanto prima dei provvedimenti.

Vorrei anche sottolineare che fin dall'inizio si è tentato di non farne una questione di parte, tant'è vero che del problema se ne sono occupati tutti, dal prete, al pretore, alle organizzazioni sindacali. Ho già fatto notare come notevoli somme siano state perdute a causa dell'impoverimento del flusso turistico verso le zone interessate alla particolare forma di inquinamento; d'altronde il pericolo per gli abitanti è reale, soprattutto se si tiene conto dei danni che la catena alimentare può produrre. Attraverso questo ordine del giorno, noi chiediamo che qualche esperto della marina mercantile collabori con i tecnici della SAIPEM che stanno compiendo i primi lavori e sono convinto che, nel momento in cui recupereremo la carcassa della Cavtat, i turisti cominceranno ad aumentare di nuovo, anche perché il mare, in quel punto, è ancora molto pulito.

PRESIDENTE. Vorrei precisare all'onorevole Casalino che un ordine del giorno, nel momento in cui viene accettato dal Governo, è, per sua stessa natura, vincolante, così come prescrive il regolamento della Camera. Vorrei con l'occasione informare la Commissione che sto compiendo un lavoro di ricerca di tutti gli ordini del giorno che sono stati approvati dall'inizio della legislatura ad oggi, per rendermi conto se il Governo ha adempiuto agli impegni che con essi aveva preso.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'ordine del giorno Ca-

salino ed altri potrebbe essere accolto dal Governo nello spirito, ma non nel contenuto. Esso, infatti impone al Governo, sia pure in positivo, l'osservanza categorica di determinate condizioni e ciò mi pare contraddica la *ratio* del disegno di legge che stiamo esaminando con il quale, invece, si tende a dare la massima libertà d'azione al ministero proprio in considerazione della particolare urgenza del caso. Porre delle limitazioni a questa azione io penso che potrebbe portare a ritardi che non sono certamente auspicabili e che – ne sono sicuro – neanche il collega Casalino vorrebbe. Quando nel testo dell'ordine del giorno, si parla di coordinamento, e bisogna chiarire cosa si intende con questa espressione; certamente penso di potermi impegnare a titolo personale nel dire che il Ministero della marina mercantile troverà i modi per coordinare la sua azione con quella degli altri organi – il pretore, innanzitutto – che sono impegnati nel caso della nave *Cavtat* e certamente sarebbe quanto mai assurdo pensare che questo non avvenga. Bisogna comunque chiarire che qualunque iniziativa del ministero deve passare necessariamente attraverso il vaglio dell'autorità giudiziaria, anche se il ministero non lo volesse. Se invece l'ordine del giorno intende vincolare il Governo a coordinare la sua azione con quanto sta facendo la società SAIPEM, devo dire che il Ministero della marina mercantile non può prendere impegni precisi in questo senso perché non ha ancora verificato le condizioni giuridiche, le possibilità tecniche e perché la stessa SAIPEM non ha ancora fatto sapere se sono possibili i recuperi dei fusti.

Per le regioni che ho appena detto, penso che non sia possibile accettare questo ordine del giorno, a meno che esso non venga modificato nei punti che ho indicato poc'anzi: in tal caso, potrebbe essere accettato come raccomandazione.

PANI. Come suonerebbe la modifica?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Potrebbe suonare così: « La X Commissione trasporti, invita il Governo ad intraprendere ogni possibile azione intesa a coordinare le iniziative in atto per la migliore riuscita del recupero del carico di piombo... ».

CASALINO. Accetto le modifiche proposte dal Governo, e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Poiché i proponenti accettano le modifiche proposte dal Governo, l'ordine del giorno risulta così modificato:

La X Commissione,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1235,

invita il Governo

ad intraprendere ogni possibile azione intesa a coordinare le iniziative in atto per la migliore riuscita del recupero del carico di piombo tetraetile e tetrametile della nave *Cavtat*.

(0/1235/2/10) « CASALINO, VENTURINI, PANI, BOCCHI, OTTAVIANO, FORTE, BALDASSARI, CALAMINICI, AMARANTE, TAMBURINI, MARCHI DASCOLA ENZA, GUERRINI, CERAVOLO ».

Gli onorevoli Marocco e Urso Giacinto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

considerato che il carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat*, giacente sul fondo del mare Adriatico nei pressi di capo d'Otranto, sta danneggiando la già precaria economia di Puglia e in particolare del Salento,

invita il Governo

a promuovere, d'intesa con la regione, un piano di interventi soprattutto in favore delle attività marinare e turistiche della zona gravemente compromesse ».
(0/1235/3/10).

Vorrei chiedere ai presentatori cosa intendano per « piano di interventi », perché se si intende un finanziamento anche quest'ordine del giorno diventa improponibile.

MAROCCO, *Relatore*. Si intende un piano di coordinamento degli interventi, che non implica certamente una spesa.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione con la modifica proposta dal presentatore.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno risulta pertanto così modificato:

« La X Commissione,

considerato che il carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave Cavtat giacente sul fondo del Mar Adriatico

nei pressi di Capo d'Otranto sta danneggiando la già precaria economia della Puglia e in particolare del Salento,

invita il Governo

a promuovere – d'intesa con la regione – un piano di coordinamento degli interventi soprattutto in favore delle attività marinare e turistiche della zona gravemente compromesse ».

(0/1235/3/10) « MAROCCO, URSO GIACINTO ».

MAROCCO. Prendo atto delle dichiarazioni del Governo, e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è quindi accolto come raccomandazione.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Rimozione degli effetti del carico di tetrametile e tetraetile di piombo della motonave *Cavtat* di bandiera jugoslava, affondata nelle acque territoriali italiane » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1235):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 1235 dichiaro assorbita la proposta di legge Casalino ed altri n. 1032.

Hanno preso parte alla votazione: Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Forte, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Tamburini, Tombesi, Venturini, Zoppi.

La seduta termina alle 12,10.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 APRILE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Modifica dell'articolo 317 del Codice della navigazione (1176) 61

PRESIDENTE 61, 62, 63

CERAVOLO 63

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 63

LUCCHESI, *Relatore* 63

MAROCCO 63

TAMBURINI 62

La seduta comincia alle 12,15.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 317 del Codice della navigazione (1176).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 317 del codice della navigazione ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCCHESI, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame trae origine da una situazione di particolare carenza verificatasi nel settore dell'imbarco su mercantili, specificamente per quanto riguarda gli ufficiali di coperta e di macchina, e l'utilizzo di questi ultimi sulle navi di più modesta dimensione adibite al trasporto sul corto e medio raggio.

La modifica proposta con il presente disegno di legge si riferisce all'articolo 317 del Codice della navigazione, al quale verrebbe ad aggiungersi un secondo comma che prevede di concedere la possibilità al Ministro della marina mercantile di consentire l'imbarco sulle navi di marittimi muniti del titolo immediatamente inferiore a quello normalmente previsto.

Il provvedimento autorizzativo del Ministro, tuttavia, si muove entro schemi abbastanza rigidi: la deroga non può infatti riguardare un arco temporale superiore ai tre mesi, ed è in qualche modo condizionato al preventivo parere favorevole del comandante del porto, cioè di una autorità periferica in grado di prendere diretta visione, *in loco*, della reale situazione e delle carenze che via via si possono verificare per ogni singolo settore di marittimi imbarcandi.

In particolare, questo significa che dovrà essere verificata preventivamente la effettiva indisponibilità di personale abilita-

(...)

che, in definitiva, ogni giorno debbono rispettare le norme del Codice della navigazione; soprattutto da queste forze può venire un contributo importante, frutto di esperienze positive.

A questo proposito ritengo sia opportuno chiedere informazioni al ministro circa i lavori della commissione istituita per lo studio del problema, e discutere circa la composizione della stessa commissione, fissando un termine per la conclusione dei lavori. In sostanza si potrebbe fissare quanto prima un dibattito su questa materia, in modo da approfondire l'argomento ed evitare per il futuro modifiche parziali. Per altro, tornando al provvedimento al nostro esame, in considerazione delle esperienze prospettate, preannunciamo il voto favorevole del gruppo comunista.

MAROCCO. Anche il gruppo democristiano è favorevole all'approvazione del provvedimento oggi al nostro esame poiché serve a sanare una situazione anormale che già esiste nella pratica.

Debbo però manifestare una certa perplessità circa la formulazione dell'articolo 1 del provvedimento che non mi sembra dare adeguate garanzie al personale assunto temporaneamente, ai fini di una conferma dell'assunzione – ove se ne presentasse la necessità – scaduto il periodo dei tre mesi indicato nell'articolo in questione. Su questo punto chiedo qualche delucidazione.

CERAVOLO. Vorrei far presente al Governo che vi sono delle questioni urgentissime che non possono ancora essere rinviate. È stata nominata una commissione di cui non conosciamo né il funzionamento né lo stato dei lavori, ed apprendiamo che solo ora si è riunita per cooptare un funzionario della marina mercantile. Se entro un mese non riceveremo una chiara documentazione, sulla base della richiesta avanzata dall'onorevole Tamburini in merito al funzionamento di questa commissione, riprenderemo appieno la nostra iniziativa legislativa al riguardo, perché vi sono alcuni articoli che non possiamo assolutamente accettare in quanto in netto contrasto con la legislazione vigente in tutti i paesi del mondo. Ricordo, ad esempio, che secondo il vecchio codice l'armatore può licenziare, a sua discrezione, in qualunque momento, il comandante ed i membri dell'equipaggio, senza fornire motivazioni di giusta causa. Sollecito quindi il Governo a prendere in esame la questione.

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

LUCCHESI, *Relatore*. Prendo atto della sostanziale concordanza sul provvedimento in esame. Quanto alle richieste degli onorevoli Tamburini e Ceravolo, posso dire che in base a quanto mi risulta, la commissione intorno alla quale si è svolta la discussione questa mattina sta indubbiamente lavorando con una certa lentezza e soltanto ora si sono rimossi alcuni ostacoli, in particolare per quanto riguarda la partecipazione di un rappresentante del Ministero della marina mercantile: concordo quindi sulla necessità che vi sia un chiarimento generale sull'andamento di questi lavori. I provvedimenti intervenuti fino a questo momento (anche quello al nostro esame) sono di carattere assolutamente parziale; di queste preoccupazioni si è fatto carico anche l'onorevole Ceravolo ed io auspico che si possa giungere ad un'informazione esauriente in proposito, segnalando per altro il fatto che tale commissione non ruota intorno al Ministero della marina mercantile ma intorno a quello di grazia e giustizia; infatti, il problema della partecipazione di un rappresentante del Ministero della marina ai lavori della commissione si è risolto soltanto attraverso l'intervento del ministro della marina nei confronti del ministro di grazia e giustizia.

Per quanto riguarda le preoccupazioni espresse dall'onorevole Marocco circa la dizione: « per un periodo di tempo non superiore a tre mesi » contenuta nell'articolo unico, debbo dire che esse sono, a mio avviso, senz'altro giuste perché ritengo che tale espressione debba essere interpretata nel senso che le autorizzazioni non possono superare quell'arco temporale; e ciò non significa che l'incarico non possa essere rinnovato alle stesse persone, ma che al termine dei tre mesi è necessario rivedere le particolari condizioni che hanno dato origine al provvedimento. Vi sarà quindi un momento di verifica successiva per appurare se persistano ancora situazioni di difficoltà nell'imbarco.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prendo atto dell'accordo sostan-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Rinvio della discussione*):

Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1353) 65

PRESIDENTE 65, 66, 67

BAGHINO 66

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 67

LA ROCCA, *Relatore* 66

OTTAVIANO 66

PICCINELLI 67

VENTURINI 66

La seduta comincia alle 10,05.

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

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1353).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere del-

la ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 marzo 1977.

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Nel prendere in esame il disegno di legge che oggi ci viene proposto, io credo che si debba tenere conto prima di tutto della accurata documentazione fornitaci dagli uffici della Camera dei deputati che ci ha permesso di avere una informazione precisa sulle spese complessive per la costruzione della seconda metropolitana di Roma e di fare il punto su questo problema, almeno sotto il profilo finanziario.

Inoltre mi è giunta voce su un imminente incontro fra alcuni membri di questa Commissione ed i rappresentanti dell'amministrazione comunale di Roma, al fine di chiarire i problemi su cui questa Commissione si deve pronunciare con la odierna discussione.

PRESIDENTE. Se mi permette una interruzione, vorrei avvertire la Commissione che questo incontro è stato fissato non in relazione a questo disegno di legge, ma alle proroghe delle leggi 1042 e 493 in materia di costruzioni di ferrovie metropolitane, proroghe che già da tempo sono in attesa di una decisione della nostra Commissione.

Sulla proroga pura e semplice era intervenuto un accordo, portato a conoscenza della Commissione, tra il Governo e le amministrazioni interessate che prevedeva la adozione di modifiche alle leggi citate. Poiché la discussione fra le varie parti si è trascinata a lungo, e si trascina ancora, essendo domani previsto un incontro al Ministero al riguardo, è necessario a questo punto che ognuno si assuma le proprie responsabilità; non è infatti possibile per la Commissione ignorare per così lungo tempo un disegno di legge di proroga. Per questo, ho invitato domani pomeriggio alle 15 i sindaci e gli assessori ai trasporti delle quattro città interessate a questo problema – compresa Roma – in modo che ci dicano direttamente quale sia la realtà sulla quale dobbiamo operare.

E' ovvio che si può approfittare dell'occasione per conoscere direttamente dagli amministratori capitolini la loro posizione sul disegno di legge oggi in discussione.

LA ROCCA, *Relatore*. Sono anche io dell'opinione di approfittare dell'occasione offertaci dall'incontro previsto per domani per conoscere direttamente dagli amministratori romani particolari più dettagliati sui lavori per la costruzione della metropolitana, anche perché una parte di lavori che si riferiscono al primo tratto sono già stati compiuti.

Rinnovo quindi la richiesta di un rinvio della discussione di una settimana.

VENTURINI. Sono favorevole alla proposta di rinvio avanzata dal relatore, perché ritengo opportuno acquisire informazioni più dettagliate sulla costruzione delle linee metropolitane in genere e di quella di Roma in particolare. Ho detto che mi interessa in modo particolare quella di Roma perché essa sfugge al controllo della amministrazione comunale ed è rimessa, invece, allo Stato ed è questa la ragione per cui, ad ogni legislatura, il Parlamento è chiamato a ratificare provvedimenti « scheletro » che continuano a concedere miliardi a ditte sempre diverse, tanto che non so neanche quale sia quella che opera attualmente; una volta era la SACOP, ma credo che ora non lo sia più. Sono quindi d'accordo con il relatore, perché si approfondisca l'argomento, anche perché un breve rinvio non comporta nessun ritardo sui lavori e consente invece alla Commissione di dare un giudizio con cognizione di causa. Non è detto che debba essere un giudizio positivo e quindi un voto positivo, se le spiegazioni che ci verranno date non saranno esaurienti.

OTTAVIANO. Chiedo di parlare solo per aderire alla proposta che ha avanzato il relatore, nel senso che ritengo anch'io opportuno acquisire ulteriori elementi di conoscenza e mettere nuovamente all'ordine del giorno, nella prossima settimana, il provvedimento, avendo maggiori elementi di informazione. Si potrà così dare anche un contributo ad alcuni problemi che sono connessi alla presentazione di questo disegno di legge.

BAGHINO. Concordo con il relatore e ringrazio il Presidente per l'iniziativa intrapresa per domani. C'è infatti la preoccupazione che questo stanziamento ulteriore

di dieci miliardi non sia l'ultimo e pertanto è necessario almeno un chiarimento, per sapere dove arriveremo, di dieci in dieci miliardi. Altre volte si è parlato di aumento dei costi e di erogazioni dipese dal mutamento di itinerario, per situazioni geologiche: ma ora non so da cosa dipenda questo ulteriore aumento. Qualche chiarimento in definitiva è indispensabile.

PICCINELLI. Non ho da fare alcuna obiezione alla richiesta di rinvio di una settimana, anche se, a mio sommesso avviso, non è vero che l'urgenza non esiste, in quanto è esatto che il finanziamento è previsto per l'aumento di costi in corso d'opera, però è anche certo che dal momento dell'approvazione e della pubblicazione della legge, a quella in cui essa verrà iscritta nell'apposito capitolo di bilancio, passeranno dei mesi: in conclusione, può darsi che ciò che non è urgente ora, possa divenirlo in quel momento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, di fronte ad un così vasto schieramento di proposte di rinvio, non può far altro che accettarle; ritiene peraltro di dover precisare che siamo in presenza di un disegno di legge che finanzia una attività dovuta da parte della pubblica amministrazione, poiché attiene ad incrementi di spesa per opere già eseguite. Se il Parlamento dovesse non votare questo disegno di legge, sarebbe la magistratura ad obbligare il Governo a finanziare l'ulteriore onere, magari con l'aggravio delle spese di giudizio e tutto ciò che possa evidentemente conseguirne.

Ho qui una relazione abbastanza ponderosa, che era stata predisposta in vista dell'approvazione del diseguo di legge da parte del Consiglio dei ministri. Credo che otto giorni non comportino grandi sconvolgimenti. Vorrei far presente che non si tratta di discutere della metropolitana di Roma in generale, né dei grandi temi che possono emergere dalle riunioni in programma per domani. Si tratta di un atto dovuto, quasi di natura contabile, poichè le opere sono già state eseguite. Tra l'altro teniamo presente che alcuni di questi maggiori oneri discendono dall'applicazione di una legge statale, quella relativa all'IVA. Tale imposta ha comportato una maggiorazione e l'amministrazione pubblica, per ragioni che sono note, deve pagare ugualmente l'IVA.

PRESIDENTE. Debbo precisare che le considerazioni dell'onorevole Degan sono pertinenti, anche se rimane il fatto che al limite, dal punto di vista formale e non sostanziale, il Parlamento potrebbe decidere che una certa opera deve essere abbandonata. Poiché si tratta di un breve rinvio e c'è l'accordo di tutti i gruppi, credo che si possa senz'altro decidere in tal senso, formalizzando l'incontro di domani a livello di Ufficio di Presidenza.

Vorrei ricordare infine che oltre al documento di lavoro giuridico, abbiamo anche un documento di lavoro economico, frutto del lavoro che abbiamo avviato in Commissione. Chiedo all'onorevole Degan se può mettere a disposizione della Commissione il materiale informativo che aveva portato per la seduta di questa mattina, in maniera che si possa valutare il tutto. Domani avremo una riunione con i sindaci, in particolare con quello di Roma; abbiamo una documentazione giuridica, una documentazione economica e la documentazione del Governo: in sostanza, abbiamo tutti gli elementi di giudizio per decidere, nella riunione che terremo nella prossima settimana.

In quella seduta esamineremo anche il decreto-legge relativo alle poste, in ordine al quale c'è una richiesta del Governo di rinvio di una settimana.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione del disegno di legge è rinviata alla seduta che si terrà mercoledì 25 maggio 1977.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1360).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 6 aprile 1977.

PANI. Chiedo di parlare per porre una questione pregiudiziale, fondata su due mo-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

8.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 MAGGIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1353) 83

PRESIDENTE 83, 84, 85, 86, 87, 88
BAGHINO 83, 86
DECAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 85, 87, 88
LA ROCCA, *Relatore* 83, 85, 88 88
OTTAVIANO 84
VENTURINI 86

Votazione segreta:

PRESIDENTE 88

La seduta comincia alle 11,15.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1353).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 marzo 1977.

Ricordo che nella seduta precedente il relatore La Rocca aveva chiesto il rinvio della discussione per poter effettuare un accertamento suppletivo e che si è proceduto a tale accertamento con l'audizione della giunta comunale di Roma.

Siamo, pertanto, in condizione di iniziare la discussione del disegno di legge.

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Il disegno di legge prende spunto dall'esame della situazio-

della Commissione, è la necessità di incominciare ad istruire i veicolanti, in modo che ci sia corrispondenza tra l'entrata in funzione della metropolitana e la qualificazione tecnica del personale.

BAGHINO. Dovremmo votare contro questo disegno di legge; « dovremmo », ma poi, per le ragioni che dirò, faremo diversamente.

È veramente strana la sorte del finanziamento della metropolitana romana, perché dopo un primo finanziamento, di volta in volta, è stato presentato al Parlamento un disegno di legge di rifinanziamento, quindi di « ri-rifinanziamento », eccetera. In tutte queste occasioni si è detto che vi erano stati errori di tracciato, rifacimento di progetti, revisione dei prezzi perché i preventivi risultavano sbagliati e così via. Il Parlamento, comunque, ha sempre provveduto a rifinanziare, senza mai individuare le responsabilità e gli errori.

Anche questa volta ci si dice che le cause fondamentali di questo ulteriore finanziamento sono la lievitazione dei prezzi e l'incidenza dell'IVA. Se noi accettassimo il principio che tutte le volte che si deve pagare l'IVA si può autorizzare un ulteriore finanziamento, ci dovremmo chiedere perché mai il Governo abbia istituito l'IVA. Che cosa significa, dunque, questo intervento? Quando sono costretto a comprare qualcosa, pago anche l'IVA, ma non pretendo che il Governo mi rimborsi.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lei non è un'opera pubblica.

BAGHINO. No, ma compio un'opera sociale, dandomi il nutrimento per vivere. L'alimentazione è un'azione sociale.

Dovremmo quindi chiedere che ci siano fatti vedere i conti, che ci sia data la possibilità di verificare dove vanno a finire questi finanziamenti che aumentano, che lievitano.

PRESIDENTE. È proprio ciò che l'onorevole La Rocca ha cercato di dimostrare.

BAGHINO. No, l'onorevole La Rocca ha parlato di variazioni dei costi e dell'IVA che gravano per il 50 per cento sullo Stato.

In tutti i preventivi di opere che non vengono effettuate nei limiti di tempo stabiliti non dobbiamo rimborsare la variazione dei costi, perché altrimenti nessuna impresa rispetterebbe i termini. È questo il punto: anche qui si tratta di un ritardo dei lavori. Nella metropolitana romana si sono avuti continui rallentamenti nella realizzazione dell'opera, si sono addirittura cambiati tanti progetti, vi è stata una variazione perfino nel modo di lavorare: prima a « cielo aperto » e poi in galleria. Ciò ha comportato la necessità dei finanziamenti; io mi chiedo se certe cose non si potevano prevedere prima. Forse nessuno ci ha pensato, « tanto paga lo Stato », cioè il contribuente. E così si continua ad andare avanti.

In questo provvedimento non mi si dice quale sia la percentuale destinata all'IVA; forse il 5, il 10, il 30 per cento? Ma allora, in quest'ultimo caso, la metropolitana diventa un oggetto di lusso, perché ad essa è applicabile l'IVA destinata alle merci di lusso.

LA ROCCA, *Relatore*. Le faccio presente che è stato distribuito un documento in cui si dice che 5 miliardi e 300 milioni sono destinati all'IVA.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, comprendo che lei è il solo rappresentante del suo gruppo, però le faccio presente che queste cifre sono contenute in un documento che è stato distribuito. Inoltre su questo disegno di legge vi è stata un'ampia possibilità di approfondimento: abbiamo avuto sia il documento di lavoro, sia quello speciale sui flussi finanziari, sia l'incontro con la giunta comunale. Mi pare, quindi, che la Commissione sia stata messa nelle condizioni migliori per decidere.

BAGHINO. Ho un documento che manca dell'ultima pagina e non ha alcuna percentuale. Comunque voglio ricordare che nel « libro azzurro » si affermano molte cose gravi, perché, ad esempio, si dice, riguardo il secondo appalto-concorso del 3 febbraio 1961, che « anche per tale tronco furono necessarie ripetute rielaborazioni del progetto in relazione al sottoattraversamento della zona archeologica nel tratto....., mentre si poneva il problema dello spostamento del tracciato da via Cola di Rienzo a viale Giulio Cesare ».

Questo passo conferma che si è proceduto con leggerezza: si parla, infatti, di « ripetute rielaborazioni ».

PRESIDENTE. Eppure voi dovreste essere sensibili alle vestigia romane.

BAGHINO. Sono sensibilissimo, però io, prima di intraprendere un lavoro in casa mia, guardo i soldi che ho nel cassetto: se li ho, inizio i miei sforzi in rapporto al livello di vita che conduce la mia famiglia.

È mai possibile che non vi fosse uno studioso che non sapesse della presenza di questi resti archeologici? È possibile che siano capitati all'improvviso, ignorati da tutti gli esperti, proprio sull'itinerario prescelto?

Se la metropolitana fosse stata realizzata in tempi minori, i costi non sarebbero lievitati e si sarebbe potuto pensare ad altre realizzazioni, ad altri tratti; invece procediamo sempre allo stesso modo, siamo allo stesso punto e, forse fra due anni saremo costretti a spendere altri 10 miliardi.

Non c'era proprio un'altra strada da seguire o altri strumenti da utilizzare per procedere alla realizzazione della metropolitana di Roma?

Il problema è di presentare un rendiconto particolare; invece il relatore ha presentata stamani la notizia degli altri 10 miliardi mentre l'altra volta non ne aveva parlato.

PRESIDENTE. L'altra volta si è limitato a chiedere un rinvio.

BAGHINO. Si comincia con il chiedere una cifra che il bilancio permette di inserire e poi ci si chiedono altri 10 miliardi che, certamente, diventeranno 15.

Il relatore ci ha fatto presente che se non si approva questo finanziamento, si lascia la metropolitana a tre quarti di strada e che ciò non è ovviamente possibile. Ed è per questo motivo specifico, che invece di votare contro mi asterrò, non per il principio o per il metodo con cui si chiedono questi denari.

Mi sorprendo, tuttavia, che vi sia uno schieramento favorevole all'approvazione di questo provvedimento in una Commissione come questa che per la ferrovia di Domodossola non ha autorizzato un ulteriore finanziamento. Forse in quel caso non c'era l'IVA né l'aumento dei costi?

È strano che una Commissione si comporti in maniera diversa: bisogna sempre essere coerenti. Se è indispensabile la metropolitana, vi sono altre opere altrettanto necessarie.

VENTURINI. Sui problemi della metropolitana di Roma ci sarebbe da aprire lunghi discorsi; vorrei però fare presente al collega Baghino che tra la ferrovia di Domodossola e la metropolitana vi è una grande differenza e che lo stato di necessità ha un suo valore. Pertanto, vista la situazione attuale, non c'è possibilità di comportarsi altrimenti ed è inutile fare degli sfoghi che non hanno nessuna concretezza finanziaria o giuridica.

BAGHINO. Perché non abbiamo chiesto la apertura di una inchiesta su come sono stati spesi i precedenti finanziamenti!

VENTURINI. Un'eventuale inchiesta non ha nulla a che vedere con il provvedimento al nostro esame.

Desidero esprimere un apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore che non si è limitato, come è accaduto al Senato, ad affermare che non si poteva che approvare il disegno di legge, ma ha approfondito la questione in modo che il Governo e la Commissione si garantiscano per il futuro circa lo sviluppo che deve avere la metropolitana di Roma sotto il profilo della sicurezza.

A nome del gruppo socialista esprimo quindi parere favorevole al disegno di legge. Anch'io, per il passato, avrei la curiosità di approfondire quello che è accaduto; ma si dovrebbero aprire inchieste non solo su questo, ma su una infinità di cose tanto che finiremmo per non concludere niente.

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

LA ROCCA, *Relatore*. La questione di coscienza che mi sono posto è stata di mettere la Commissione in perfetta consapevolezza sullo stato della questione; perché se è vero che le altre volte il Parlamento si è trovato di fronte ad un provvedimento che si riteneva dovesse essere l'ultimo, è anche vero che il Governo si è sempre trovato di fronte ad esigenze intervenute nel corso dei lavori, e motivate o dal punto di vista tecnico o dal punto di vista dell'interesse generale del paese.

In proposito, ricordo la variante di Piazza della Repubblica e di Piazza Barberini dove, nonostante tutte le previsioni, si è trovato lo strato archeologico più in profondità di quanto non fosse stato previsto unanimemente dagli esperti.

Circa la questione dei controlli vorrei ricordare che vengono esercitati nelle forme previste dalla legge; esiste un controllo dal punto di vista del collaudo dell'opera ed uno dal punto di vista della contabilità, esercitato dalla Corte dei conti. Credo che nessuno degli organismi preposti a tali controlli abbia mai posto il Parlamento in condizione di dover procedere ad inchieste o approfondimenti.

Circa il problema delle ulteriori spese da fare mi riservo di presentare un ordine del giorno che prenda atto del fatto che con questo stanziamento, nonostante all'articolo 1 si parli di completamento, la parola « completamento » si deve intendere in modo parziale. Non ho presentato un emendamento per non creare ulteriori ritardi.

L'ordine del giorno invita il Governo a reperire ulteriori fondi e a sottoporre al Parlamento ulteriori provvedimenti nel corso dell'esercizio.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Intervengo assai brevemente solo per ringraziare il relatore, onorevole La Rocca e i colleghi che si sono espressi in favore della approvazione del disegno di legge.

Molti discorsi sono stati fatti circa il costante incremento delle spese. Indubbiamente si tratta di un tema assai importante che, però, non può essere esaurito in poche battute.

Basta guardare, per altro, il numero degli anni trascorsi dalla prima autorizzazione di spesa, per capire che gran parte degli stanziamenti successivi è dovuta, da un lato, alla lievitazione dei prezzi, dall'altro a modificazioni, anche rilevanti, del progetto iniziale.

In particolare, occorre far notare che evoluzioni tecnologiche, innovazioni legislative e spinte della pubblica opinione hanno obbligato – pur in presenza di un progetto esecutivo assai dettagliato – a costose varianti.

Fatte queste precisazioni – assai brevi, per la verità – non mi resta che raccomandare una rapida approvazione del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione, nel testo del Senato, dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Per il completamento del primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini a Osteria del Curato, è autorizzata un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977.

(*È approvato*).

ART. 2.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con riduzione del fondo di cui al capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1977.

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

(*È approvato*).

L'onorevole La Rocca ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

preso atto che il disegno di legge n. 1353 lascia tuttora irrisolti alcuni problemi di completamento della linea metropolitana di Roma finanziata dalle leggi n. 1145 del 24 dicembre 1959; n. 285, del 12 marzo 1968; n. 396 del 27 maggio 1961; n. 374 del 12 agosto 1974 reattivi alle opere civili e di armamento ed in particolare quelli concernenti:

1) l'asta di manovra della stazione Osteria del Curato; 2) la variante dell'officina deposito; 3) l'attrezzatura che assicurerà comunque il funzionamento delle scale mobili;

che tali opere possono, allo stato dei fatti, essere realizzate solo ad iniziativa dell'Amministrazione comunale di Roma, della quale sono note le condizioni, e che in ogni caso la spesa pubblica subirebbe ulteriori incrementi dovuti ad aumenti dei tempi e delle procedure, mentre ulteriori com-

plicazioni interverrebbero per le inevitabili inframmettenze nei lavori dovute a committenze diverse,

impegna il Governo

a predisporre per tempo un ulteriore provvedimento per finanziare effettivamente il completamento dei lavori anche utilizzando per la copertura somme comunque destinate ad interventi nel settore delle metropolitane ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccvotazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Non insisto per la vatozione.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1353).

Presenti	28
Votanti	14
Astenuti	14
Maggioranza	8
Voti favorevoli	14
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Bernardi, Del Castillo, Federico, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marocco, Pezzati, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tombesi, Venturini, Zoppi.

Si sono astenuti:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Guasso, Guerrini, Libertini, Marchi Dascola Enza, Ottaviano, Pani, Tamburini.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1360) 67

PRESIDENTE . 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 77, 78, 80
BAGHINO 71, 72, 77, 79, 80, 81
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 70, 72, 77, 79, 80
FEDERICO, *Relatore* 68, 72, 77
FORTE 80
LA ROCCA 81
PANI 67, 68, 69, 71

La seduta comincia alle 10,05.

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

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1353).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere del-

(...)

di dieci miliardi non sia l'ultimo e pertanto è necessario almeno un chiarimento, per sapere dove arriveremo, di dieci in dieci miliardi. Altre volte si è parlato di aumento dei costi e di erogazioni dipese dal mutamento di itinerario, per situazioni geologiche: ma ora non so da cosa dipenda questo ulteriore aumento. Qualche chiarimento in definitiva è indispensabile.

PICCINELLI. Non ho da fare alcuna obiezione alla richiesta di rinvio di una settimana, anche se, a mio sommesso avviso, non è vero che l'urgenza non esiste, in quanto è esatto che il finanziamento è previsto per l'aumento di costi in corso d'opera, però è anche certo che dal momento dell'approvazione e della pubblicazione della legge, a quella in cui essa verrà iscritta nell'apposito capitolo di bilancio, passeranno dei mesi: in conclusione, può darsi che ciò che non è urgente ora, possa divenirlo in quel momento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, di fronte ad un così vasto schieramento di proposte di rinvio, non può far altro che accettarle; ritiene peraltro di dover precisare che siamo in presenza di un disegno di legge che finanzia una attività dovuta da parte della pubblica amministrazione, poiché attiene ad incrementi di spesa per opere già eseguite. Se il Parlamento dovesse non votare questo disegno di legge, sarebbe la magistratura ad obbligare il Governo a finanziare l'ulteriore onere, magari con l'aggravio delle spese di giudizio e tutto ciò che possa evidentemente conseguirne.

Ho qui una relazione abbastanza ponderosa, che era stata predisposta in vista dell'approvazione del diseguo di legge da parte del Consiglio dei ministri. Credo che otto giorni non comportino grandi sconvolgimenti. Vorrei far presente che non si tratta di discutere della metropolitana di Roma in generale, né dei grandi temi che possono emergere dalle riunioni in programma per domani. Si tratta di un atto dovuto, quasi di natura contabile, poichè le opere sono già state eseguite. Tra l'altro teniamo presente che alcuni di questi maggiori oneri discendono dall'applicazione di una legge statale, quella relativa all'IVA. Tale imposta ha comportato una maggiorazione e l'amministrazione pubblica, per ragioni che sono note, deve pagare ugualmente l'IVA.

PRESIDENTE. Debbo precisare che le considerazioni dell'onorevole Degan sono pertinenti, anche se rimane il fatto che al limite, dal punto di vista formale e non sostanziale, il Parlamento potrebbe decidere che una certa opera deve essere abbandonata. Poiché si tratta di un breve rinvio e c'è l'accordo di tutti i gruppi, credo che si possa senz'altro decidere in tal senso, formalizzando l'incontro di domani a livello di Ufficio di Presidenza.

Vorrei ricordare infine che oltre al documento di lavoro giuridico, abbiamo anche un documento di lavoro economico, frutto del lavoro che abbiamo avviato in Commissione. Chiedo all'onorevole Degan se può mettere a disposizione della Commissione il materiale informativo che aveva portato per la seduta di questa mattina, in maniera che si possa valutare il tutto. Domani avremo una riunione con i sindaci, in particolare con quello di Roma; abbiamo una documentazione giuridica, una documentazione economica e la documentazione del Governo: in sostanza, abbiamo tutti gli elementi di giudizio per decidere, nella riunione che terremo nella prossima settimana.

In quella seduta esamineremo anche il decreto-legge relativo alle poste, in ordine al quale c'è una richiesta del Governo di rinvio di una settimana.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione del disegno di legge è rinviata alla seduta che si terrà mercoledì 25 maggio 1977.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1360).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 6 aprile 1977.

PANI. Chiedo di parlare per porre una questione pregiudiziale, fondata su due mo-

tivazioni. Premetto che è una questione pregiudiziale che può essere superata nel corso della discussione. Nella relazione che il Governo ha presentato al Senato è detto che l'adeguamento degli organici del personale in questione è determinato particolarmente per far fronte alle nuove esigenze derivanti dal potenziamento del collegamento con la Sicilia e con la Sardegna. Credo di essere in grado di dichiarare che non vi è nessun potenziamento dei servizi di collegamento con la Sicilia e con la Sardegna, e chiedo pertanto che il Governo chiarisca in cosa consiste il potenziamento per la Sardegna.

PRESIDENTE. Quella da lei presentata è una richiesta di chiarimenti piuttosto che una pregiudiziale in senso tecnico; riprenderemo, pertanto, l'argomento nel corso della discussione.

PANI. Volevo fare un'altra osservazione pregiudiziale: nel corso della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per il 1977 l'onorevole Forte ed io presentammo un ordine del giorno, accolto dal Governo, nel quale si diceva che: « La Camera... impegna il Governo a dare concreta attuazione alla trasformazione dell'ufficio centrale di navigazione in servizio di navigazione assegnando al nuovo organismo maggiori poteri decisionali, di autonomia e di coordinamento rispondenti alle esigenze del servizio ».

Devo, pertanto, rilevare, che, sotto questo profilo, l'ordine del giorno non è stato attuato, viste le proposte avanzate dal Governo con il disegno di legge oggi al nostro esame.

Sarei grato al Governo se potesse spiegarci i motivi che lo hanno indotto a non dare attuazione alla richiesta contenuta nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Anche questa è una questione di merito, per cui propongo di iniziare l'esame del disegno di legge, ferma restando per l'onorevole Pani la possibilità di avanzare la richiesta formale di non discutere il provvedimento o di dare, alla fine, un voto contrario.

PANI. Vorremmo soltanto sapere se il Governo è disposto a dare, nel corso della discussione, una risposta alle obiezioni ora sollevate.

PRESIDENTE. Credo che il Governo intenda riprendere questi argomenti, intervenendo nel merito, nel corso della discussione.

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

FEDERICO, *Relatore*. Lo schema di disegno di legge per l'istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e per la modifica delle piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato ha lo scopo di introdurre tra le carriere del personale dell'azienda quella dell'ufficiale marconista o radiotelegrafista; di adeguare l'organico del personale delle ferrovie dello Stato delle navi traghetto; ed infine, di attribuire qualifiche omogenee al personale ferroviario addetto ai centri di elaborazione elettronica dei dati.

In effetti, con il presente disegno di legge, si intende dare all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la possibilità di risolvere alcuni problemi non secondari che interessano il settore della navigazione e quello dell'elaborazione elettronica dei dati.

Infatti, in conseguenza dell'assunzione in gestione diretta, dal 31 dicembre del 1972, del servizio di radiotelegrafia a bordo delle navi traghetto sulla rotta della Sardegna, già gestito in precedenza dalla società italiana radio marittima (SIRM), le ferrovie dello Stato hanno utilizzato per il servizio in questione dipendenti delle più disparate qualifiche in possesso dei requisiti necessari.

È sorta, perciò, già da tempo l'esigenza di costituire per il personale in parola una carriera corrispondente alla specializzazione ed alle mansioni svolte.

Nel contempo, con l'entrata in linea di due navi traghetto di nuova costruzione – l'« Agata » e la « Pace » – e con i problemi scaturiti dal maggior traffico sulle rotte della Sicilia e della Sardegna, è emersa la necessità di adeguare gli organici del personale navigante.

L'unificazione, poi, in un centro unico dei servizi di elaborazione elettronica dei dati, ha reso necessaria la selezione dei dipendenti di diverse qualifiche e carriere, in possesso della richiesta preparazione tecnica. Pertanto, anche per la costituzione del centro unificato era utile prevedere una idonea strutturazione dei relativi ruoli e, quindi, una apposita normativa che consentisse la sistemazione del personale in que-

(...)

ficio di navigazione, e di dare loro una maggiore autonomia e coordinamento.

Proprio a tale scopo, al termine della discussione sul bilancio 1976, il gruppo comunista presentò un ordine del giorno accolto dal Governo e finora non attuato. Mi chiedo, dunque, perché, nel momento in cui il Governo si è apprestato ad affrontare questa materia, non abbia ritenuto opportuno risolvere il problema dell'istituzione del servizio di navigazione.

Pertanto la questione sospensiva che pongo si basa su questi punti che ho illustrato e sarà valida fino a quando il Governo non avrà risposto alle domande che ho posto.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al sottosegretario Degan, che ha chiesto di intervenire sulla sospensiva, colgo l'occasione per ricordare ai colleghi che nelle precedenti riunioni della Commissione e dell'Ufficio di Presidenza è stata più volte sottolineata l'esigenza di affrontare una discussione riguardante i collegamenti marittimi con la Sardegna prima dell'estate. Tale esigenza, dopo essere stata fatta presente al sottosegretario Degan, è stata sottoposta anche al ministro affinché prenda i dovuti provvedimenti.

Inoltre, proprio ieri il Presidente della Camera mi ha sollecitato a concordare un incontro con la regione sarda per cercare di risolvere insieme questi problemi.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei prima di tutto illustrare il significato del disegno di legge in discussione, certamente non per darne un carattere riduttivo perché esso corrisponde ad una lunga e sentita attesa da parte del personale dipendente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ma per dire che pur rendendomi conto delle questioni connesse sollevate dall'onorevole Pani, esse non possono costituire motivo di sospensiva.

Il disegno di legge, che, ripeto, ha avuto una lunga elaborazione sia perché non poteva consentire aumenti di oneri correnti a carico del bilancio dell'azienda, sia perché doveva individuare in maniera corretta il ridimensionamento della pianta organica, è anche il frutto di una faticosa trattativa con le organizzazioni sindacali.

Esso, come ha già rilevato il relatore, risponde a tre esigenze primarie: quella di trovare una collocazione del personale recentemente assunto che ha mansioni che non esistevano in precedenza nell'ambito dell'azienda; quella di una sistemazione organica del settore della navigazione ed infine quella della sistemazione del personale ferroviario del Centro elettronico unificato, distaccato dai diversi servizi aziendali, che svolge analoghe mansioni, spesso di un certo rilievo quanto a tecnica amministrativa, personale che non poteva essere retribuito in maniera corrispondente alle proprie mansioni.

Questi sono i motivi per cui invito la Commissione ad approvare sollecitamente il disegno di legge perché, fra l'altro, onorevole Pani, se esso non dovesse essere pubblicato entro il 30 giugno, si determinerebbero ulteriori difficoltà nei rapporti tra Azienda e personale: infatti, dopo tale data non possono essere presi in considerazione, a fini di avanzamento, i servizi di tali dipendenti.

Riguardo alle domande specifiche poste dall'onorevole Pani, posso dire che il Governo si sta già occupando della questione, anzi era mia intenzione illustrare oggi in Commissione un quadro della situazione. Lei, onorevole Pani, saprà meglio di me che sono in corso intensi contatti tra il ministero e la Regione sarda per cui la prossima settimana io sarò in grado di riferire alla Commissione sullo stato della questione.

La necessità del potenziamento del servizio è già stata intuita ed è in corso di realizzazione nel tentativo di programmare al massimo questo tipo di servizio al fine di evitare quelle situazioni esasperate che creano i maggiori stati di tensione. L'aumento di potenzialità dei trasporti riguarda soprattutto il settore delle autovetture.

Per quanto riguarda il servizio navigazione, il provvedimento non è stato inserito nel disegno di legge, poiché ai sensi della legge n. 748 è sufficiente un decreto del Presidente della Repubblica. Il relativo schema è stato rivisto e confermato anche attraverso incontri sindacali, ed ora si sta raccogliendo il concerto dei ministeri interessati. Quindi, anche da questo punto di vista il Ministero dei trasporti ha assolto all'impegno che aveva assunto a suo tempo. Mi auguro che dopo queste dichiarazioni, le sue pregiudiziali possano cadere e sarò grato al Parlamento se vorrà consentire la sollecita entrata in vigore – comunque entro la data che ho indicato – di questo provvedimento.

PANI. Prendo atto delle dichiarazioni del Governo e ritiro la richiesta di sospensiva.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Desidero esprimere subito il parere favorevole al provvedimento. Purtroppo anche in questa occasione come in altre ho dovuto sentire dal rappresentante del Governo il ristretto margine di tempo entro il quale questo disegno di legge deve essere approvato, altrimenti chissà cosa potrà accadere. La scadenza, ci ha detto il sottosegretario, avverrà il 30 giugno prossimo. È veramente il colmo. Il contratto con la SIRM è scaduto dal 31 dicembre 1972 e da allora il servizio è stato assicurato dalle ferrovie dello Stato. Ebbene, siamo ad oltre metà maggio 1977 e dobbiamo affrontare e concludere il problema con appena un mese di tempo a disposizione. E' un problema che esisteva già da molto tempo ed era necessario provvedervi prima; si pensa nientemeno dopo cinque anni di risolvere il problema e di sistemare il personale – qualificato a questo compito – che per tutto questo periodo è stato distratto da altri servizi, in meno di 45 giorni, qui e al Senato!

Proprio per questa scadenza del 30 di giugno il rappresentante del Governo ci ha invitati a non presentare emendamenti: è la solita imposizione di fronte alla quale viene messa la Commissione, specie in sede legislativa. Si viene qui a parlarci di accordi sindacali, di scadenze irrevocabili, e poi veniamo invitati a mettere lo « spolverino » sui provvedimenti anche se di rilevante importanza ed anche se si nota qualcosa di errato, la legge non può essere migliorata! Ci si invita a non rispettare nemmeno la lingua italiana, pur di rispettare la scadenza del 30 giugno. Questa è la fondamentale ragione del mio intervento: non è ammissibile considerare questa Commissione come formata da teste di legno. C'erano cinque anni a disposizione per fare le cose bene, invece si vuole fare tutto in fretta. Perché? Certo, il provvedimento è necessario, poiché non si possono affidare alcune mansioni all'ufficiale di macchina o all'ufficiale navale. Sono mansioni speciali, caratteristiche. Quindi, bisogna stabilire una nuova qualifica, realizzare un nuovo ruolo nella carriera ferroviaria. Mi riferisco alla nuova carriera di ufficiale marconista. All'articolo 10 si dice che tale personale deve essere limitato a quello attualmente utilizzato nel servizio affari generali dell'azienda. Perché tutti i dipendenti, che appartengono agli altri servizi elettronici, avendo la stessa competenza (alcuni sono stati impiegati, sia pure temporaneamente e in periodi di punta, specie tra Messina e il continente), non devono essere idonei ad essere immessi in questo ruolo? Per questa ragione c'è la necessità di migliorare, di precisare, di guardare il provvedimento un pochino meglio. È inutile che in un intervento generale si ripeta la relazione con la quale è stato presentato questo provvedimento, perché le istituzioni della nuova carriera sono talmente ovvie e chiare che non mette conto trattenersi lungamente. Raccomando però al rappresentante del Governo e soprattutto alla Commissione di prendere in considerazione alcune osservazioni, che potranno essere ribadite quando arriveremo a suggerire qualche emendamento, in modo da risolvere il problema nel migliore dei modi. Data la quasi unanimità che si è verificata al Senato, dove si è avuta una sola astensione, un eventuale miglioramento permetterebbe di fare ugualmente presto e in tempo comunque per le « forche caudine » del 30 giugno indicate dal sottosegretario.

PRESIDENTE. Debbo informare la Commissione che ho ricevuto due lettere, già portate a conoscenza del relatore e del Governo. La prima proviene da una rappresentanza di ufficiali marconisti, non meglio identificata, l'altra proviene invece dal personale dell'ufficio controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

Nella prima lettera ci si invita a fare attenzione al fatto che non si tiene conto dell'anzianità di navigazione effettuata sulle navi di linea e c'è quindi una richiesta di ricostruzione del computo.

La seconda lettera chiede l'estensione del provvedimento a tutti gli agenti delle ferrovie utilizzati nei centri elettronici. Nella legge si dovrebbe cioè parlare di un centro elettronico, ancorché non dipendente dal servizio affari generali dell'azienda, per evitare un differente trattamento tra agenti che, pur appartenendo a servizi diversi da quello addetto agli affari generali, espletano le stesse mansioni e che a tutt'oggi non hanno potuto beneficiare di alcun concreto

riconoscimento per le loro specifiche mansioni.

In merito ho raccolto le opinioni del relatore e del Governo. Essi considerano in parte queste richieste suscettibili di esame, però ritengono inopportuno che a questo punto si rimetta in discussione il disegno di legge, così come è stato approvato dal Senato, perché questo aprirebbe dei problemi complicati.

Se la Commissione è d'accordo, risponderò che non possiamo oggi recepire quelle richieste e che, per quelle che hanno un certo fondamento, interpelleremo le organizzazioni sindacali, per sentire come intendono impostare il problema. Successivamente all'incontro con le organizzazioni sindacali, per evitare spinte settoriali, decideremo la linea da seguire.

BAGHINO. Non posso concordare con questa impostazione, perché lei, casualmente, ha letto una lettera che tratta lo stesso argomento di un mio emendamento.

PRESIDENTE. Riprenderemo l'argomento nel momento in cui si discuterà del suo emendamento. Però, onorevole Baghino, vorrei farle cortesemente notare che sarebbe stato opportuno che lei avesse presentato prima questo emendamento: tuttavia, essendo stata preannunciata la presentazione di un emendamento, la questione cambia completamente.

Infatti, se il suo emendamento viene accolto, la richiesta delle organizzazioni dei lavoratori che ci hanno scritto verrebbe automaticamente superata. In caso contrario, anche la richiesta verrebbe respinta.

BAGHINO. Si potranno, forse, trovare altre soluzioni nel momento in cui discuteremo dell'articolo 10 del testo.

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

FEDERICO, *Relatore*. Si può riconoscere che il disegno di legge al nostro esame possa aver trascurato alcuni aspetti attinenti alla materia di cui stiamo discutendo. Va detto, però, che tale materia non ha avuto una gestione facile né breve o frettolosa, magari limitata a quest'ultimo mese come sembra ritenere l'onorevole Baghino. Essa risale invece al 1972.

I contatti con le organizzazioni sindacali, con il Ministero del tesoro e quello della riforma sono stati laboriosi e difficili. Alla fine si è giunti ad un punto di equilibrio. Io mi rendo conto che possa non essere entusiasmante doversi accontentare di soluzioni che debbano necessariamente tener conto di un tale dato di fatto, così come del resto capita spesso per cose piccole e anche grandi nello svolgimento del nostro mandato. In base a tale punto d'equilibrio è possibile dare subito non solo una rapida risposta alle esigenze funzionali dell'azienda, ma anche alle richieste, tutte condivisibili, del personale che è stato il più danneggiato da questa attesa.

Da quel che mi risulta, la maggiore convergenza di opinioni è stata registrata intorno alla necessità di giungere al più presto all'approvazione di questo disegno di legge, tant'è che il rinvio di otto giorni ha avuto già delle conseguenze negative per le preoccupazioni che ha destato nelle categorie di lavoratori interessati

Personalmente, devo dire che entrambe le richieste comunicateci per lettera e delle quali ci ha parlato il presidente mi lasciano perplesso poiché, è strano che esse vengano rappresentate soltanto all'ultimo momento in modo non chiaro e senza, quindi, la possibilità di approfondirle in questa sede. Devo peraltro ritenere che esse certamente saranno state compiutamente valutate nel corso del lavoro svolto prima di giungere alla definizione del disegno di legge. Del resto si può pensare che nel momento in cui verrà ampliato l'organico, sarà compito dell'amministrazione valutare la possibilità di inserirvi chi ha prestato servizio in precedenza con analoghe funzioni Si tratta di problemi che, in sostanza, possono essere risolti in altra sede e non necessariamente in quella legislativa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Innanzi tutto desidero dire che concordo con quanto testé detto dal relatore; in secondo luogo, poiché è stato preannunciato un emendamento all'articolo 10 dall'onorevole Baghino e poiché analoghe esigenze sono state fatte presenti alla Commissione da alcuni interessati, devo dire che argomenti di questo genere non possono essere giudicati in modo perentorio in tempi brevi. Questi problemi sono stati presi in considerazione nel corso della lunga elaborazione precedente e sono stati ri-

solti nel senso indicato nel testo del disegno di legge.

Per quel che riguarda la richiesta di riconoscimento di anzianità per attività svolta, con analoghe mansioni, al di fuori dell'azienda ferroviaria, dico subito che si tratta di una cosa difficilmente accoglibile poiché così chiunque avesse prestato attività simili nella pubblica amministrazione avrebbe titolo all'inquadramento.

Il secondo problema prospettato riguarda il centro elettronico unificato. Se esistono all'interno dei servizi con attrezzature dello stesso tipo di quelle del centro elettronico, questo dipende dal processo di ammodernamento dell'azienda ferroviaria, ma non comporta necessariamente un parallelismo che, per altro, è difficilmente valutabile.

Posso dire sin d'ora che questi argomenti troveranno una loro soluzione nell'ambito del nuovo contratto che stiamo per definire che avrà come conseguenza una profonda modificazione delle strutture attraverso la introduzione delle qualifiche funzionali. Ciò consentirà, non dico di annullare, ma di addolcire le differenze oggi esistenti.

Questo disegno di legge si colloca nella struttura esistente e non può essere altro che così. Ripeto che, nell'ambito della riduzione ad un numero non eccessivo delle decine e decine di qualifiche esistenti, i problemi oggi sollevati troveranno una soluzione.

Pertanto, sin d'ora, prego l'onorevole Baghino di non voler insistere per il suo emendamento, che il Governo non potrebbe accogliere.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel testo trasmesso dal Senato.

Poiché ai primi nove articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Gli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, stabiliti dalla legge 29 ottobre 1971, n. 880, ed integrati dalle leggi 7 gennaio 1974, n. 5, 16 febbraio 1974, n. 39, e 6 giugno 1975, n. 197, sono modificati come segue:

personale degli uffici: in aumento 248:
personale dell'esercizio: in riduzione 557.

(*È approvato*).

ART. 2.

In correlazione con la variazione di cui al precedente articolo 1, i contingenti di posti delle seguenti carriere del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 103 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive variazioni, sono modificati come segue:

PERSONALE DEGLI UFFICI

Variazioni in aumento:

PERSONALE DI CONCETTO

Qualifiche	Posti	
Segretario tecnico superiore di 1ª classe	22	
Segretario tecnico superiore	99	
Segretario tecnico	99	

PERSONALE ESECUTIVO DEGLI UFFICI

Qualifiche	Posti	
Applicato tecnico capo	71	
Applicato tecnico	48	
Totale variazioni in aumento		339

Variazioni in diminuzione:

PERSONALE DI CONCETTO

Qualifiche	Posti	
Segretario superiore di 1ª classe	1	
Segretario superiore	30	
Segretario	32	

PERSONALE ESECUTIVO DEGLI UFFICI

Qualifiche	Posti	
Applicato	28	
Totale variazioni in diminuzione		91

(...)

sere accolto, tale numero non sia più congruo nel senso che probabilmente sarebbe necessario un numero maggiore di posti. Vorrei sapere, onorevole Baghino, se ciò è nelle sue intenzioni e, in caso affermativo, se non ritenga opportuno modificare anche il numero dei posti.

BAGIINO. Non si tratta di procedere a nuove assunzioni perché, secondo me, i nuovi ruoli previsti dall'articolo 10 potranno essere coperti anche da personale proveniente da altri servizi, come per esempio quello degli affari generali o della contabilità. Voglio dire che tutti coloro che fanno parte dell'amministrazione e che hanno la capacità tecnica e la preparazione adeguata possono aspirare a coprire il ruolo d ufficiale marconista. Io non credo che sia giusto limitare l'accesso alla nuova carriera ai soli dipendenti del Servizio affari generali.

Sarei comunque disposto a ritirare l'emendamento solo nel caso in cui il Governo accogliesse un ordine del giorno che lo impegni a dare a tutti i dipendenti dell'azienda la possibilità di accedere alla nuova carriera in base alla loro preparazione e al loro precedente impiego.

FEDERICO, *Relatore*. In verità, sono piuttosto perplesso dopo le dichiarazioni dell'onorevole Baghino, perché se è prevista una certa quantità di posti in corrispondenza di un certo numero di dipendenti in servizio da una determinata data, il 1° marzo 1975, sarebbe assurdo ampliare il discorso e prevedere un ampliamento di tale numero di posti.

In realtà il problema si potrebbe risolvere con un diverso strumento di discrezionalità perché diversi sono i servizi. Ripeto, allargare il discorso nel senso indicato dall'onorevole Baghino mi sembra non coerente con lo spirito dell'articolo

BAGHINO. Se fossero 332 coloro che chiedono di essere trasferiti, i restanti sette posti da chi verrebbero coperti? Per questo chiedo l'apertura ad altri servizi.

PRESIDENTE. Si potrebbero bandire dei concorsi.

BAGHINO. Certo, il modo si può sempre trovare ed io posso ritirare l'emendamento.

Voglio, comunque, ricordare che in qualità di ufficiali marconisti ai traghetti nei periodi di punta è stato impiegato, oltre agli addetti agli affari generali, anche altro personale di altri servizi, regolarmente qualificato per il compito di marconista.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la verità non stiamo parlando di traghetti, ma di centro elettronico unificato. Questa è una norma transitoria che assicura al personale che già svolge queste mansioni di essere inquadrato nelle mansioni per le quali è utilizzato. È ovvio che qualora si verificassero vacanze di posti, la copertura della pianta organica, non potrà non avvenire presso l'ufficio affari generali perché a questa fanno capo, in base alle norme della organizzazione ferroviaria. Forse si potrà utilizzare il personale che già ha avuto esperienza in materia, ma non spetta a noi indicare una soluzione di questo genere che fa parte della normale buona conduzione dell'azienda, e non necessita di norme legislative.

A me pare che di conseguenza anche lo stesso ordine del giorno sia difficilmente accoglibile. È una raccomandazione, che posso accogliere nell'ambito della trattativa che è in corso sul nuovo contratto e che, se dovesse concludersi attraverso la codificazione del sistema delle qualifiche funzionali, consentirebbe una certa elasticità di rapporti anche fra i servizi dell'azienda ferroviaria. Non sono in grado di assumere, a nome del Governo, l'impegno a proporre una normativa particolare per questa questione. Sarà evidentemente nell'ambito della discussione generale sul contratto che questo aspetto, sottolineato dall'onorevole Baghino, sarà certamente tenuto presente. Del resto, in via generale mi pare che la prospettiva della riorganizzazione delle carriere secondo la qualifica funzionale sia già un'apertura sufficiente in ordine alle questioni prospettate dall'onorevole Baghino.

BAGHINO. Ritiro l'emendamento. Per quanto riguarda l'ordine del giorno posso correggerlo, per farlo accogliere come raccomandazione. Leggo dalla relazione con la quale il Governo presenta il provvedimento che esso comporta un'integrazione degli organici delle carriere del personale interessato alla ristrutturazione dei settori dell'elaborazione elettronica e della navigazione, per complessive 719 unità Per questo c'è stato il mio riferimento ai traghetti.

Non si trattava soltanto del centro elettronico unificato. Dico questo, per dar ragione del mio emendamento.

PRESIDENTE. Questo implica che successivamente procederemo agli incontri con coloro che ci hanno scritto e con le organizzazioni sindacali.

L'onorevole Baghino ha ritirato il suo emendamento.

Pongo pertanto in votazione l'articolo 10 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

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

ART. 11.

Le norme di cui al precedente articolo 10 sono applicabili anche nei confronti di coloro che alla data del 1° marzo 1975 si trovano in posizione di aspettativa per servizio militare, sempreché in possesso, alla data di inizio di detta aspettativa, dei requisiti per l'inquadramento di cui alla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 12.

I posti delle qualifiche di segretario tecnico superiore di 1ª classe, segretario tecnico superiore e applicato tecnico capo che non venissero coperti con gli inquadramenti di cui ai precedenti articoli 10 e 11, saranno disponibili, per un periodo di 2 anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, esclusivamente per gli avanzamenti, ai sensi della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive integrazioni e modifiche, del personale che abbia beneficiato degli inquadramenti stessi nonché di quello che, già rivestito di una delle qualifiche di cui alle variazioni in aumento del personale degli uffici previste dal precedente articolo 2, si trovi nelle condizioni di utilizzazione previste dagli articoli 10 e 11 della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 13.

Sono inquadrati rispettivamente nelle qualifiche di primo ufficiale marconista e di ufficiale marconista i dipendenti di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che rivestano qualifiche di pari livello e che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino adibiti al servizio di manutenzione ed esercizio degli apparati radioelettrici a bordo delle navi traghetto delle ferrovie dello Stato.

Gl'inquadramenti sono subordinati al possesso della licenza di scuola media o di altro titolo equipollente nonché del certificato di 1ª o 2ª classe di radiotelegrafista per navi e dell'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria.

Coloro i quali siano in possesso del solo certificato di 2ª classe di radiotelegrafista per navi, dovranno conseguire entro l'anno solare successivo a quello della delibera d'inquadramento, a pena di decadenza dallo stesso, il certificato di 1ª classe di radiotelegrafista per navi.

Gli inquadramenti decorrono dalla data di entrata in vigore della presente legge e sono deliberati, a domanda degli interessati da prodursi entro trenta giorni dalla data suddetta, con provvedimento del Direttore generale delle ferrovie dello Stato, entro il limite dei posti di organico fissati per ciascuna qualifica dal precedente articolo 3.

Per gli inquadramenti nella qualifica di ufficiale marconista si considerano posti disponibili anche quelli vacanti nella qualifica di primo ufficiale marconista.

Gli inquadramenti sono disposti secondo l'ordine di anzianità determinata con i criteri di cui all'articolo 63 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni e integrazioni.

I dipendenti inquadrati ai sensi del presente articolo conservano nella qualifica d'inquadramento l'anzianità maturata in quella di provenienza.

Agli inquadrati si applica, ove occorra, il disposto di cui all'articolo 1, quinto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079.

(*È approvato*).

ART. 14.

Sono inquadrati nella qualifica di ufficiale marconista, nel limite dei posti disponibili dopo l'applicazione del precedente articolo 13, i dipendenti di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che rivestano qualifiche di livello inferiore e

che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino adibiti al servizio di manutenzione ed esercizio degli apparati radioelettrici a bordo delle navi traghetto delle ferrovie dello Stato.

Gli inquadramenti sono disposti secondo l'ordine dato dal livello gerarchico della qualifica rivestita o, a parità di qualifica o di livello, dall'anzianità di qualifica o, in caso di ulteriore parità, dal numero delle giornate di prestazioni rese nelle funzioni di radiotelegrafista a bordo delle navi traghetto delle ferrovie dello Stato, maturate nel periodo dal 1° gennaio 1952 alla data di entrata in vigore della presente legge.

Si applicano le disposizioni dei commi secondo, terzo, quarto, quinto e ottavo del precedente articolo 13.

(*È approvato*).

ART. 15.

Le eventuali eccedenze che, per effetto delle riduzioni di posti di cui all'articolo 2, si verificassero, alla data di entrata in vigore della presente legge, nelle qualifiche di segretario superiore di 1ª classe e di segretario superiore saranno riassorbite, rispettivamente, con la prima vacanza successiva alla suddetta data e nella misura di un sesto delle normali vacanze annue.

Le eventuali eccedenze che, per effetto delle riduzioni di posti di cui agli articoli 2 e 3, si verificassero, alla data medesima, nelle altre qualifiche graveranno invece sul limite delle assunzioni effettuabili ai sensi dell'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni.

La variazione in aumento del personale degli uffici di cui all'articolo 1 non si computa ai fini della determinazione del limite delle assunzioni effettuabili oltre organico ai sensi del sopra citato articolo 2.

(*È approvato*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti,

nell'approvare il disegno di legge numero 1360, in considerazione della specializzazione delle mansioni svolte,

impegna il Governo

alla modifica dell'indennità giornaliera corrisposta ai dipendenti della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato applicato in via continuativa agli impianti dei centri meccanografici ed elettronici di cui al decreto ministeriale n. 603 del 20 marzo 1976. (0/1360/1/10)

BAGHINO. Credo che l'ordine del giorno si illustri da sé. Il significato è che il personale specializzato e tecnico ha, rispetto ai corrispondenti impiegati privati, un trattamento disastroso. All'interno della stessa azienda non vi è un riconoscimento definitivo, legato all'indennità giornaliera e sistematico, che faccia parte del compenso mensile. Insomma, non vi è un riconoscimento di specializzazione. Se l'illustre rappresentante del Governo teme il verbo « impegna », sono disposto a cambiarlo con « invita ». A me interessa che il problema sia presente al Governo: non mi interessa aver ragione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non posso accettare l'ordine del giorno, se non come una raccomandazione molto larga e neanche specifica su questo particolare argomento. Siamo in fase di rinnovo del contratto e tutte queste questioni non possono essere affrontate in maniera parziale e limitata, ma debbono essere riviste in generale, come è nella intenzione delle organizzazioni sindacali e nell'impegno del Governo.

In via generale, il Governo è d'accordo nel valutare correttamente le funzioni e le mansioni da ognuno svolte, ma non può certamente vincolarsi in questa sede, neanche a livello di raccomandazione, per un fatto esclusivamente specifico, che riguarda questa particolare categoria. La specificità di certe prestazioni attiene evidentemente agli addetti a meccanismi di natura elettronica, come a molte altre mansioni, per cui, nell'ambito di questo discorso estremamente generico, potrei accettare l'ordine del giorno come raccomandazione molto generica, per venire incontro alle esigenze prospettate dall'onorevole Baghino, essendo però ben chiaro che non c'è un impegno specifico che abbia attinenza esclusiva a questo particolare aspetto della questione.

BAGHINO. Ritengo di aver capito che il problema è comunque presente al Ministero competente e particolarmente al sottosegretario Degan. Non si deve poter dire che quanto auspico si farà, perché si teme una mia azione in sede di Commissione o in sede di controllo sindacale; l'essenziale

è che quel principio sia tenuto presente e debba essere attuato. Sono d'accordo a che l'ordine del giorno sia accettato come una sia pur larga raccomandazione.

PRESIDENTE. Mi sembra però che il sottosegretario Degan ha detto che non può accettarlo neppure come raccomandazione: può solo dire che il problema è presente al Governo.

BAGHINO. L'onorevole Degan ha detto che può accettarlo come raccomandazione generica o generale.

PRESIDENTE. Il Governo può chiarire se intende o meno accogliere l'ordine del giorno ?

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non può accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Baghino, ma fa presente che la problematica ivi prospettata sta molto a cuore al Governo stesso.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino insiste per il suo ordine del giorno o intende, visto le dichiarazioni del Governo, ritirarlo ?

BAGHINO. Lo ritiro; voglio però sottolineare che il Governo teme di impegnarsi nella soluzione di una giusta causa dei lavoratori.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge n. 1360, considerato che esso prevede all'articolo 10 che i posti di organico aumentati siano riservati al personale utilizzato dal servizio affari generali dell'azienda stessa,

impegna il Governo

a presentare un provvedimento che parifichi al personale di cui sopra il personale addetto agli altri servizi dell'azienda stessa.
(0/1360/2/10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche in questo caso vale il discorso fatto per l'ordine del giorno precedente.

BAGHINO. Potremmo correggerlo facendo riferimento al nuovo contratto. Penso che, introducendo un condizionamento di questo tipo, il Governo possa accettarlo.

PRESIDENTE. Vorrei pregare l'onorevole Baghino di riformulare il suo ordine del giorno.

L'ordine del giorno Baghino, pertanto, risulta così nuovamente formulato:

La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge n. 1360;

considerato che il medesimo prevede all'articolo 10 che i posti di organico aumentati siano riservati al personale utilizzato dal servizio affari generali dell'azienda stessa,

invita il Governo

a studiare nell'ambito della realizzazione del nuovo contratto una norma che parifichi al personale di cui sopra, il personale addetto agli altri servizi dell'azienda stessa.
(0/1360/2/10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta come raccomandazione l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Baghino nella sua nuova formulazione.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati altri ordini del giorno, passiamo alle dichiarazioni di voto.

FORTE. Il gruppo comunista concorda sugli obiettivi del disegno di legge poiché ritiene che, allo stato attuale, questo possa essere molto utile ai lavoratori della società italiana radiomarittima (SIRM) inquadrati nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato e che svolgono mansioni altamente qualificate. Questi lavoratori non hanno alcun riconoscimento giuridico ed inoltre, fatto ancor più grave, non possono beneficiare degli stessi meccanismi di avanzamento previsti per gli altri lavoratori delle ferrovie.

Lo stesso discorso vale per l'istituzione del centro elettronico unificato. Si tratta di un problema che il gruppo comunista ha affrontato in sede di discussione del bilancio, presentando un ordine del giorno accettato dal Governo. Il disegno di legge dà a questi lavoratori ed anche ad altri

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

10.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Sostituzione:

PRESIDENTE 99

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1352) 99

PRESIDENTE 99, 100

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 100

TAMBURINI 100

Disegno di legge (*Rinvio del seguito della discussione*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (952/B) 100

PRESIDENTE 100

Votazione segreta:

PRESIDENTE 101

La seduta comincia alle 9,30.

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

(*È approvato*).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 19, terzo comma, del regolamento, il deputato Quieti sostituisce per questo progetto di legge il deputato Micheli.

Seguito della discussione del disegno di legge: Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1352).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori », approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato.

Nella seduta del 9 giugno 1977 hanno replicato il relatore ed il Governo.

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

ART. 1.

Le misure delle retribuzioni annue lorde spettanti agli incaricati marittimi ed ai delegati di spiaggia nominati con decreto

del Ministro della marina mercantile ai sensi del regio decreto 25 novembre 1937, n. 2360, sono stabilite come segue, con effetto dal 1° gennaio 1976, per tutte le classi previste dall'articolo 5 del medesimo regio decreto:

incaricati marittimi . . L. 1.094.400

delegati di spiaggia . . . » 842.400

Gli aspiranti alla nomina ad incarico marittimo ed a delegato di spiaggia dovranno essere di età non superiore ai 62 anni.

(*È approvato*).

ART. 2.

Al maggior onere derivante dall'applicazione del precedente articolo 1, valutato in lire 48 milioni annui, si provvede, per l'anno finanziario 1976, a carico dello stanziamento del capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1976 e, per l'anno finanziario 1977, mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

(*È approvato*).

L'onorevole Tamburini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 1352 riguardante le nuove misure delle retribuzioni annue lorde spettanti agli incaricati marittimi e ai delegati di spiaggia, considerato che il provvedimento appare urgente al solo scopo di adeguare le retribuzioni agli incaricati e delegati di spiaggia onde assicurare i fondamentali servizi di vigilanza e assistenza delle zone marittime interessate,

ravvisata la necessità che il ricorso a personale estraneo all'amministrazione marittima debba considerarsi provvisorio, proprio in relazione alla delicatezza dei compiti che vengono assegnati al suddetto personale,

tenuto conto che appare urgente procedere nella riforma del codice della navigazione e che non può più essere disattesa una profonda revisione del ruolo e della organizzazione delle capitanerie di porto,

impegna il Governo a predisporre una proposta di revisione dei compiti e del ruolo degli incaricati marittimi e dei delegati di spiaggia, onde ricondurre nell'ambito delle competenze del Ministero della marina mercantile l'espletamento di così delicate funzioni ».

(0/1352/1/10)

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo potrebbe accettarlo, qualora i proponenti si dichiarassero disponibili: a sostituire al penultimo capoverso le parole « una profonda revisione » con « una meditazione », a sostituire, all'ultimo capoverso, la parola « revisione » con « studio » e a sopprimere, sempre allo ultimo capoverso, l'ultima parte dopo le parole « delegati di spiaggia ».

TAMBURINI. Consento alle modifiche proposte dal Governo e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (592-*B*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla X Commisisone della Camera dei deputati nella seduta del 17 febbraio 1977 e modificato dalla VIII Commissione del Senato della Repubblica nella seduta dell'11 maggio 1977.

Propongo di rinviare il seguito della discussione del presente disegno di legge alla seduta di domani.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 1352 esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori » (1352):

Presenti	34
Votanti	33
Astenuti	1
Maggioranza	17
Voti favorevoli	33
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Bogi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Quieti, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Venturini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 9,55.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

11.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Rinvio del seguito della discussione*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (592-*B*) 103

PRESIDENTE 103, 104

MARZOTTO CAOTORTA 104

OTTAVIANO 103

La seduta comincia alle 10,05.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (592-*B*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 17 febbraio 1977 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta dell'11 maggio 1977.

OTTAVIANO. Vorrei avanzare una richiesta di rinvio del seguito della discussione del disegno di legge, al fine di arrivare ad una migliore elaborazione del te-

sto e di approfondire l'esame dei motivi delle modifiche apportate dal Senato.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei dichiarare che il gruppo della democrazia cristiana accetta la proposta del gruppo comunista, persuaso che la sua posizione non suoni come dispetto all'altro ramo del Parlamento ma sinceramente convinto della bontà della stessa: siamo sicuri infatti che un più attento esame del disegno di legge in discussione ci possa portare ad una soluzione più positiva di questo delicato problema.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito il rinvio alla prossima settimana del seguito della discussione del disegno di legge n. 592-*B*.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 10,15.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Rinvio del seguito della discussione*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (592-*B*) 105

PRESIDENTE 105, 106

BACHINO 106

La seduta comincia alle 16.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (592-*B*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 17 febbraio 1977 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta dell'11 maggio 1977.

Comunico alla Commissione che, da parte di alcuni gruppi, è stato chiesto un ulte-

riore aggiornamento in rapporto alla necessità di una riflessione sulla parte del disegno di legge che è stata modificata dal Senato.

BAGHINO. Poichè è a mia conoscenza che al Senato si sta cercando di raggiungere un accordo, mi meraviglio che il relatore di questo disegno di legge non sia in quella sede per poter intervenire.

PRESIDENTE. Mi consenta, onorevole Baghino, di ricordarle che la Costituzione e i Regolamenti parlamentari impediscono ogni rapporto formale tra i due rami del Parlamento, che sono distinti ed autonomi e non hanno altre forme di comunicazioni che quelle scritte.

Che esistano rapporti politici è possibile, ma non riguarda, istituzionalmente, la Commissione.

Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

13.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e rinvio*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (592-B) 107

PRESIDENTE 107, 108

MARZOTTO CAOTORTA 108

PANI 107, 108

La seduta comincia alle 12,35.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (592-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla X Commissione della Camera nella seduta del 17 febbraio 1977 e modificato dalla VIII Commissione del Senato nella seduta dell'11 maggio 1977.

Nella seduta del 9 giugno è stata svolta la relazione e si è iniziata la discussione sulle modifiche apportate dal Senato.

Proseguiamo la discussione.

PANI. Il testo da noi approvato nella seduta del 17 febbraio 1977 è stato successivamente modificato dalla VIII Commissione del Senato nella seduta dell'11 maggio 1977; ora, nel momento in cui la legge torna al nostro esame, nel valutare l'opportunità di ribadire, soprattutto per quanto concerne il capoverso dell'articolo 7, la normativa da noi precedentemente adottata, sorge il problema di evitare contrapposizioni ed incomprensioni con i colleghi del Senato: ad evitare ciò abbiamo ritenuto opportuno cercare un accordo, ma ci è stato fatto osservare che le modifiche introdotte hanno trovato l'assenso di tutti i senatori e che quindi, a maggior ragione, difficilmente essi potranno desistere dalle posizioni precedentemente assunte. La prassi insegna che, in genere, in terza lettura un provvedimento di legge difficilmente trova ulteriori ostacoli alla sua approvazione, anche se ho fondati dubbi che ciò possa verificarsi per il disegno di legge al nostro esame. È per tale motivo che, pur

condividendo l'opportunità delle modifiche proposte dalla nostra Commissione, suggerirei di mantenere il testo nella formulazione pervenutaci dal Senato.

MARZOTTO CAOTORTA. Indubbiamente i timori del collega Pani non sono del tutto infondati, ma desidero far notare che la differenza di opinioni tra noi ed i colleghi del Senato è dovuta, unicamente, ad una differente valutazione tecnica di dati. Mi sono rivolto, purtroppo solo ora, al ministero e agli uffici competenti per avere dei dati precisi che evidenziassero l'interesse del nostro paese all'una o all'altra formula e l'impressione che ne ho ricavata è che la soluzione da noi proposta è la più idonea alla tutela degli interessi del paese e della compagnia di bandiera italiana che svolge il servizio all'estero, perché stabilisce che vi siano condizioni di reciprocità sia per aerei di Stato che privati.

A mio avviso, la soppressione della condizione di reciprocità, per quanto riguarda gli aerei di Stato, non è molto comprensibile. Si è voluta interpretare come un cenno di amicizia dell'Italia verso gli altri paesi, ma anche ad una superficiale valutazione appare una interpretazione sproporzionata.

L'aspetto più importante è ovviamente rappresentato dalle compagnie di bandiere, dalle compagnie private, e l'Alitalia è una compagnia privata essendo una società per azioni.

Il criterio che ha guidato i senatori è quello secondo cui, poiché sono di più gli aerei stranieri che sorvolano l'Italia che non gli aerei italiani che sorvolano i paesi esteri, il mettere la clausola di reciprocità significherebbe perdere una certa quantità di diritti di sorvolo. Se così fosse, io sarei d'accordo con i senatori: il nostro non è infatti un dissenso politico ma esclusivamente una diversa valutazione di un fatto tecnico.

PANI. I senatori però sono fermi nelle loro posizioni.

MARZOTTO CAOTORTA. Si tratta di accertare il rapporto tra le cifre in questo settore, considerando che l'Italia ha una forma lunga e stretta. Anche se, sono molti gli aerei che sorvolano l'Italia, lo fanno sempre per tratti brevi; al contrario, invece, i voli che compiono i nostri aerei in territorio straniero sono per tratti lunghi. Sotto questo aspetto, la reciprocità si risolverebbe in un vantaggio per i diritti dei nostri aerei.

Non bisogna poi intendere la reciprocità come una condizione di miglior favore per gli altri nel senso che nessuno paga nello attraversamento di un certo territorio, ma come una condizione che si stabilisce limitatamente ad alcuni Stati o ad alcune compagnie, diretta a non far pagare ai rispettivi aerei i diritti di sorvolo nei rispettivi territori.

In queste condizioni comunque per non perdere altro tempo e per non varare una legge che finisca per danneggiare gli interessi del nostro paese, ritengo che sia meglio rinviare brevemente la discussione per meglio valutare le varie cifre e le varie condizioni che nell'attuale testo sono previste.

PRESIDENTE. Poiché ho, nel frattempo, constatato la disponibilità del sottosegretario onorevole Fontana all'invio di documenti concernenti il provvedimento in discussione entro il pomeriggio, poiché inoltre a me pare molto ragionevole l'idea di acquisire questi dati e di farli avere anche alla competente Commissione del Senato e poiché a questo punto sento la responsabilità di consultare il presidente della Commissione trasporti del Senato, propongo il rinvio del seguito della discussione alla seduta di domani.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12,55.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

14.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (592-*B*) 109

PRESIDENTE 109, 111, 113
BAGHINO 113
FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 112, 113
MARZOTTO CAOTORTA 110, 113
MORAZZONI, *Relatore* 110
OTTAVIANO 113
PANI 110

La seduta comincia alle 9,55.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (*Approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato*) (592-*B*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla X Commissione della Camera e modificato dalla VIII Commissione del Senato.

Nella seduta precedente il seguito della discussione è stato rinviato per dare modo al Governo di approfondire alcuni punti e di riferire alla Commissione.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo condivide la modifica apportata dal Senato al secondo alinea dell'articolo 7 in quanto l'espressione adottata è maggiormente comprensiva, riferendosi sia agli aeromobili nazionali che a quelli stra-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

15.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 LUGLIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge:

Non applicabilità al personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare (995) 115

PRESIDENTE 115, 116, 117

BAGHINO 116, 117

CASALINO 116

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 116, 117

LA ROCCA, *Relatore* 116

Votazione segreta:

PRESIDENTE 118

La seduta comincia alle 10,40.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Non applicabilità al personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare (995).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Non applicabilità al personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare ».

Comunico che la I Commissione affari costituzionali e la XIII Commissione lavoro hanno espresso parere favorevole su questo provvedimento.

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Il provvedimento si illustra da sé tanto appare ovvio nella sua articolazione.

Si tratta di stabilire la non applicabilità al personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato (che viene utilizzato su navi aventi caratteristiche similari e su rotte fisse) delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare. In effetti tale disciplina si adatta male al personale in questione che viene assicurato contro gli infortuni sul lavoro direttamente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale provvede, inoltre, ad accertare l'idoneità fisica dei propri dipendenti per l'assunzione e per il mantenimento in servizio, con una normativa che in qualche caso è addirittura più rigorosa di quella prevista per i marittimi in genere.

Appare quindi evidente la duplicazione cui è sottoposto il personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato, nell'accertamento della idoneità fisica: il primo di carattere generale, in base alla normativa applicata nei confronti della gente di mare, il secondo, specifico, per l'immissione e la permanenza nel ruolo della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il provvedimento al nostro esame tende ad eliminare questa incongruenza della legislazione vigente; per questo motivo lo raccomando all'approvazione della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CASALINO. Mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge che stiamo esaminando, che tende ad eliminare una duplicazione normativa nei confronti del personale navigante di ruolo delle Ferrovie dello Stato: appariva senz'altro assurdo che tale personale fosse sottoposto ogni due anni a visita di controllo, per lo accertamento della idoneità fisica, quando tale idoneità era stata accertata all'inizio del rapporto di impiego.

Ribadisco quindi il voto favorevole, sottolineando la tardività del disegno di legge che avrebbe dovuto essere presentato già da molto tempo.

BAGHINO. Anch'io sono d'accordo sulla necessità di questo provvedimento che, per altro, è limitato all'accertamento dell'idoneità fisica, mentre noi riteniamo che il Governo dovrebbe prendere una iniziativa atta a far sì che vengano uniformate tutte le norme riguardanti il personale dipendente e di ruolo addetto ai traghetti delle ferrovie dello Stato: ciò eviterebbe, per altre situazioni e per altri accertamenti, di dover far ricorso al codice della navigazione o ad altre disposizioni.

Preannuncio, dunque, la presentazione, a nome del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, di un ordine del giorno tendente a far sì che il Governo assuma l'iniziativa necessaria a dare al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato addetto ai traghetti una unica veste giuridica ed un unico ordinamento.

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

LA ROCCA, *Relatore*. Non mi pare di avere altro da aggiungere a quanto già detto nella relazione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi pare che sulla sostanza del disegno di legge non vi siano state obiezioni, semmai è stato espresso rammarico per il fatto che non si sia provveduto prima. Devo dire che, in realtà, la predisposizione del provvedimento è avvenuta a seguito di una serie di confronti anche con il personale interessato e che, in questo settore della navigazione di competenza delle ferrovie dello Stato, mi pare si stia procedendo con sufficiente puntualità – mi sia consentita la presunzione – nel chiarire alcune situazioni di obiettiva ambiguità creatasi in seguito al dilatarsi degli interessi dell'Azienda nel settore dei traghetti.

È stato recentemente approvato un testo legislativo che ha riorganizzato, sul piano della definizione delle categorie, il personale del settore della navigazione. Con il disegno di legge in discussione affrontiamo, ora, forse il più importante tra i capitoli indicati dall'onorevole Baghino relativi alla connessione, o meglio all'intreccio, di rapporti tra l'Azienda autonoma delle ferro-

vie dello Stato ed il settore della navigazione in generale. Per la verità, devo dire che quella della non applicabilità delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica è stata la richiesta più rilevante avanzata dal personale interessato – anzi non mi consta che ne siano state avanzate altre – per fugare qualsiasi ambiguità derivante dal soggiacere ad una doppia legislazione, come naviganti e come ferrovieri.

D'altra parte questo personale, anche se dipendente dalle ferrovie dello Stato, rimane sempre navigante, e quindi è giusto ed inevitabile che sia sottoposto alla normativa del codice della navigazione.

Probabilmente, l'onorevole Baghino intendeva riferirsi ad un atto di cui il Ministero dei trasporti si è già fatto carico e sul quale sta raccogliendo i pareri dei vari ministeri interessati in modo da poterlo poi sottoporre al Consiglio dei ministri: l'istituzione di un servizio di navigazione che permetta di enucleare in maniera più precisa il personale navigante dal restante personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Se l'onorevole Baghino ritenesse quanto da me ora detto sufficiente a dissipare le preoccupazioni che lo hanno indotto alla presentazione dell'ordine del giorno – di cui, per altro, non ho ancora preso visione – potrebbe ritirarlo; in caso contrario credo che potrei accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico.

Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

Le norme contenute nel regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, concernente l'accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare, nonché le modifiche e le integrazioni apportate con la legge 28 ottobre 1962, n. 1602, non si applicano al personale di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato addetto al servizio delle navi traghetto, nei cui confronti continuano a trovare applicazione le disposizioni contenute nell'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, sullo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

in considerazione di quanto si provvede col disegno di legge n. 995 grazie al quale al personale di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato addetto al servizio delle navi traghetto per quanto attiene all'accertamento dell'idoneità fisica si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425,

impegna il Governo

a predisporre gli opportuni atti che svincolino il personale navigante di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, anche nelle altre attribuzioni, dalla doppia disciplina dello stato giuridico e del codice di navigazione e regolamenti delle capitanerie di porto.

(0/995/1/10).

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non sono in grado, in questo momento, di riferire sulla doppia disciplina dello stato giuridico in rapporto al codice di navigazione e ai regolamenti delle capitanerie di porto ai quali l'onorevole Baghino afferma essere vincolato il personale navigante di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per quanto mi risulta, il personale in questione era sottoposto ad una doppia disciplina normativa nel solo caso che si vuole abolire con questo disegno di legge.

Altre questioni non sono a mia conoscenza; sarà comunque cura del mio dicastero approfondire l'esame della situazione onde verificare se vi siano storture da eliminare in modo da rendere più certa ed efficace l'azione del personale in questione.

Non potendo allo stato accogliere l'ordine del giorno, prego l'onorevole Baghino di ritirarlo proprio in considerazione di quanto da me dichiarato.

BAGHINO. Poiché l'onorevole Degan, a nome del Governo, si è impegnato a tenere sotto controllo la situazione allo scopo di sanare eventuali questioni che fossero ancora aperte dopo l'approvazione di questo provvedimento, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Trattandosi di articolo unico, al quale non sono stati presentati

emendamenti, il disegno di legge sarà subito votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Non applicabilità al personale navigante di ruolo delle ferrovie dello Stato delle norme riguardanti l'accertamento della idoneità fisica della gente di mare » (995):

Presenti	29
Votanti	28
Astenuti	1
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Forte, Froio, Guasso, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Venturini, Zoppi.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

16.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 LUGLIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e rimessione in Assemblea*):

Proroga del termine per l'inizio dei lavori di costruzione delle metropolitane previsto dall'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493 (1089) 119

PRESIDENTE 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127

BAGHINO 121, 125, 126

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 122, 123, 125, 126

GUASSO 120, 122

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 120, 121, 123, 125, 126

PANI 123, 125

PICCINELLI 126

TODROS 124

VENTURINI 126

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Norme di attuazione delle direttive delle Comunità europee concernenti il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1573) . . . 126

PRESIDENTE 126, 127, 129, 132

PAG.

CALAMINICI 127, 128

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 129

LAMORTE, *Relatore* 127, 129

MARZOTTO CAOTORTA 128, 129

PANI 132

PICCINELLI 128

Votazione segreta:

PRESIDENTE 132

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Proroga del termine per l'inizio dei lavori di costruzione delle metropolitane previsto dall'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493 (1089).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del termine per l'inizio dei lavori di

costruzione delle metropolitane previsto dall'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493 ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole al disegno di legge.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Richiamo per intero la relazione da me svolta in sede referente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GUASSO. Desidero riprendere una serie di problemi e di considerazioni che ebbi modo di porre, a nome del gruppo comunista, durante l'esame in sede referente di questo provvedimento. Del resto, il periodo di tempo intercorso tra quell'esame e questa discussione è servito – almeno al gruppo cui appartengo – da pausa di riflessione, non già per mutare i giudizi e gli orientamenti, ma per rafforzarli.

Respingendo qualsiasi fumosità o sotterfugio, mi permetto di constatare – e dello stesso avviso è anche la giunta comunale di Torino – come la sola deroga dei termini di applicazione dell'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, non sciolga alcuno dei nodi della questione – o, al più, ne possa sciogliere soltanto uno, lasciando tutti gli altri invariati – ma, addirittura, per certi aspetti, possa produrre un peggioramento della situazione. A tale proposito intendo ribadire che due di quei nodi vanno sciolti immediatamente: il primo di essi è rappresentato dalla possibilità o meno di mettere i comuni interessati, e quelli che lo chiedano, nella condizione di ottenere i contributi previsti dalla legge n. 493 e dalla legge n. 1042 del 29 dicembre 1969 per l'utilizzazione dei trasporti rapidi di massa; il secondo è rappresentato dalla trasformazione di tali contributi da contributi in conto interessi in contributi in conto capitale. A mio avviso, è quest'ultimo, oggi, il nodo principale, data la grave crisi finanziaria dei comuni.

Ho ben presenti le argomentazioni contrarie addotte dal relatore e dal rappresentante del Governo in occasione dell'esame in sede referente, ma mi permetto di ripetere ancora una volta un concetto della cui validità sono profondamente convinto. In verità, questa vicenda ha avuto fasi diverse, dal 1969 – anno di approvazione della legge n. 1042 – al 1975, quando fu emanata la legge n. 493. Oggi sta attraversando una nuova fase, che corrisponde alla attuale realtà delle questioni.

Devo dire con franchezza che, nel riproporre i due nodi da sciogliere con urgenza, nello stesso modo in cui li presentai in sede referente, sono stato dubbioso su quale di essi si sarebbe dovuto sciogliere prima e su quali argomentazioni si sarebbero dovute addurre per una diversa interpretazione del terzo comma dell'articolo 14 o della delibera del CIPE in data 5 maggio 1976; né mi sfuggono i problemi che potrebbero porre altri comuni o quelli inerenti alla prossima discussione per l'istituzione del Fondo nazionale dei trasporti, e, infine, quelli che potrebbero derivare dai richiami, di ordine costituzionale, fatti dall'onorevole Marzotto Caotorta.

Molte, dunque, potrebbero essere le argomentazioni pro o contro. Ma, in fondo, è prevalso nel nostro giudizio il fatto che non è questa la strada da seguire per dipanare la matassa. È bene che si assuma una posizione di estrema chiarezza, pro o contro lo scioglimento di quei nodi.

Il problema è, a mio parere, di decidere se si voglia aprire una terza fase in questa materia delicata, che ha certo aspetti nuovi e diversi, ma coerenti con la realtà della situazione attuale sul piano sia politico, che economico, e sociale. In quest'ottica, pur partendo dai problemi specifici del comune di Torino, non intendo assolutamente insistere sull'elemento municipalistico – chè anzi, proprio in questi giorni, i lavoratori di Torino e di altre grandi città italiane hanno dato dimostrazione del contrario con le loro lotte e con le loro iniziative – ma resto dell'avviso – e del medesimo è anche il gruppo comunista – che vi debba essere disponibilità, da parte nostra, ad aprire la terza fase.

D'altra parte, sento il dovere di confermare quanto dissi nel corso dell'esame in sede referente: che il nuovo piano comprensoriale dei trasporti di Torino si ispira a criteri diversi – od almeno apparentemente diversi – dalle linee che sono indicate nel provvedimento in discussione; si ispi-

ra, cioè, a criteri di trasporto rapido di massa, utilizzando il patrimonio già esistente, ricuperando il sistema ferroviario sul piano comprensoriale e puntando su prestazioni elevate di potenza, di regolarità e di velocità, con un elevato numero di interscambi con il sistema ferroviario. Si tratta, insomma, di un sistema metropolitano che può muoversi in superficie con caratteristiche che potranno divenire simili a quelle delle reti sotterranee. A questo fine, il gruppo comunista presenterà due articoli aggiuntivi, il primo tendente alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa convenientemente separati dal traffico pedonale e veicolare, il secondo tendente alla trasformazione del contributo previsto dalla legge n. 1042 del 1969 in contributo annuale in conto capitale.

Il gruppo comunista rimette all'intera Commissione tutte queste considerazioni, convinto com'è della loro validità per dare soluzione a problemi grossi e drammatici, dai quali sono afflitte le popolazioni di grandi città come Torino, Napoli, Milano e Roma.

BAGHINO. La vera ragione di questo provvedimento legislativo poteva essere quella di venire incontro a certi comuni, come quello di Torino, che sarebbero stati svantaggiati dal fatto di non aver presentato la progettazione esecutiva entro i termini previsti per poter usufruire dei fondi stanziati.

In linea di massima, il mio parere sull'originario disegno di legge è favorevole, ma gli articoli aggiuntivi che si intendono presentare mi lasciano alquanto perplesso, perché tendono entrambi ad avvantaggiare e privilegiare il comune di Torino, senza rispettare la *par condicio* per tutti e quattro i comuni interessati. Più opportuno, a questo punto, sarebbe il presentare, per il suddetto comune, un autonomo progetto di legge che preveda un particolare e diverso stanziamento: approvare i due articoli aggiuntivi significherebbe cambiare completamente il senso ed il significato della proroga.

PRESIDENTE. Devo informare i colleghi della Commissione che il sindaco di Torino si è premurato di comunicarmi un voto del consiglio comunale della sua città nel quale si afferma che il comune non ha alcuna intenzione di presentare il progetto nei termini previsti, perché lo ritiene un atto di cattiva amministrazione.

C'è un problema di carattere generale per il quale devo esprimere la mia preoccupazione. La legge n. 493 che, come è noto, ha rifinanziato la n. 1042, fu fatta quando si tendeva ad espandere la spesa pubblica per rilanciare l'economia; oggi, il problema è inverso perché tutti ci muoviamo in direzione opposta, cioè per il contenimento della spesa pubblica. A questo punto, mi sembra evidente che con la proroga di una legge in questi termini, spingiamo comuni come Torino e Napoli, fortemente indebitati, a contrarre ulteriori debiti che, sicuramente, ricadranno sullo Stato; sinceramente, se ciò dovesse verificarsi, non sarebbe un esempio di buona amministrazione della finanza pubblica e vorrei che il Governo, o meglio, il Ministro del tesoro, ne tenesse il dovuto conto.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo quindi alle repliche.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Mi sia consentito dissentire dalle osservazioni del presidente perché, a mio avviso, il problema non è da porsi nei termini da lui indicati. Noi dobbiamo preoccuparci della opportunità o meno di attuare servizi rapidi di massa e, conseguentemente, dei mezzi tecnici opportuni per realizzarli e degli oneri finanziari che essi richiedono.

È evidente che efficienti infrastrutture metropolitane richiedono impianti idonei e, d'altra parte, nel testo della legge n. 1042, così come è stato corretto dal successivo decreto e da ulteriori emendamenti nel corso della conversione in legge, non risulta che essi siano esclusivamente riservati alle ferrovie metropolitane sotterranee. In questa prospettiva, per fare gli investimenti occorrono dei mutui, che la legge appunto prevede; si può quindi parlare di forme di finanziamento.

L'indebitamento è una conseguenza di ogni opera pubblica, tanto che ritengo opportuno sottolineare che i comuni di Torino e di Napoli non disdegnano l'indebitamento, ma soltanto quello per la spesa corrente.

PRESIDENTE. Al comune di Napoli neanche le banche fanno credito.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non posso sindacare la politica tenuta dal comune di Napoli. In tutte le città del mondo si richiedono investimenti sempre più

ampi per le opere pubbliche e per i servizi di trasporto ed abbiamo avuto occasione di vedere ciò che fanno le altre metropoli per le opere di infrastruttura che permettono una sollecita e rapida mobilità di persone.

In questa prospettiva, la legge n. 1042 non è stata solo una legge di spesa, ma ha previsto anche la possibilità di finanziare delle strutture fondamentali da collocare nelle nostre più grandi città.

Per quanto riguarda il comune di Torino, i casi sono due: o Torino ritiene di servirsi della legge già esistente – che ripeto, è stata emendata proprio su richiesta dell'onorevole Todros in modo da favorire tutti i tipi di trasporto rapido di massa – oppure rinuncia definitivamente al finanziamento.

Io esprimo l'opinione che la legge n. 1042 non sia modificata perché ha una sua logica tecnica valida e quindi il massimo che si può fare è quello di concedere un breve rinvio dei termini della scadenza, in modo da consentire al comune di Torino di rientrare nei termini per la sovvenzione. A tale proposito, insisto sulla parola « breve rinvio » in quanto non si può dimenticare che in questa sede sono intervenuti anche i rappresentanti di altri comuni per sollecitare la sovvenzione e in quell'occasione sia la maggioranza che la minoranza hanno concordato che bisogna, sì, avere comprensione per Torino, ma che questa comprensione non deve essere illimitata.

Per quanto riguarda il primo articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Guasso, devo dire che esso sancisce quello che è già contenuto nella legge n. 493. Ovviamente, ogni comune d'Italia ha l'esigenza di aumentare lo *standard* di servizio e di sicurezza per le reti di impianti fissi già esistenti. Se dobbiamo privilegiare qualche comune per farlo accedere al finanziamento, allora usiamo strumenti più logici e pertinenti; non possiamo concedere solo a qualche comune il beneficio della sovvenzione. Esprimo quindi parere negativo perché tale emendamento o è pleonastico, in quanto ripete quello che è già contenuto nella legge, oppure è innovativo e allora tende a privilegiare soltanto alcuni comuni ponendosi, tra l'altro, in contrasto con le direttive indicate dal CIPE.

Con il secondo articolo aggiuntivo si passa da un finanziamento sugli interessi ad un finanziamento sul capitale. Esso investe un fatto di carattere finanziario sul quale non mi sento di pronunciarmi; credo comunque che occorra ottenere il parere della V Commissione bilancio. Mi rimetto, pertanto, alle decisioni della Commissione in merito a questo emendamento.

PRESIDENTE. Poiché il secondo articolo aggiuntivo comporta una variazione di spesa, lo potremmo votare solo in linea di massima, rinviandolo alla V Commissione bilancio per il relativo parere.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'onorevole Guasso ha ripetuto in questa sede quanto già aveva detto in sede di Commissione referente; non si meraviglii, pertanto, se anch'io mi rifarò a quanto già detto.

Con grande comprensione per le sue affermazioni, ma con altrettanta fermezza, devo dire che non vi può essere disponibilità da parte del Governo, in questa sede e senza una verifica più ampia, a dare il proprio consenso al primo degli emendamenti presentati all'articolo; esso comporta infatti un mutamento di indirizzo, che in sostanza ricollega il tema in discussione al tema più generale della proposta, che i gruppi stanno discutendo e sulla quale il Governo si riserva di dare un giudizio, relativa alla costituzione di un fondo nazionale trasporti.

L'onorevole Guasso ha affermato, con encomiabile intento di verità, che non è nelle intenzioni del comune di Torino realizzare un'opera che sia assimilabile, anche ai sensi delle modifiche introdotte dalla legge di conversione n. 493, al significato della parola « metropolitana ». È, invece nelle intenzioni di quel comune percorrere una strada completamente nuova e diversa.

Personalmente, ritengo si tratti di un fatto importante e interessante, ma non clamorosamente nuovo, perché è nel filone di una ricerca della razionalizzazione e del miglioramento del sistema di trasporto pubblico in una città.

GUASSO. Non ho detto che è nuovo.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Gran parte delle amministrazioni delle grandi città si occupa già da tempo di risolvere i problemi del sistema di trasporti.

In considerazione della rilevanza della discussione che si sta svolgendo in questa

sede, credo che, da parte mia, non si possa sorvolare su un fatto di così grande rilievo, perché è indice di un mutamento di indirizzo generale.

Nel 1969 era stata emanata una legge per la costruzione, in alcune grandi città, della metropolitana: oggi l'orientamento può anche essersi modificato, ma in questo caso i fondi dovrebbero essere reperiti sotto altro titolo, cioè dovrebbero rifluire nel fondo nazionale trasporti.

Il Governo ritiene che, essendosi iniziata in queste città la costruzione della metropolitana, l'intervento debba intendersi come specifico; ma se l'intervento finanziario dovesse riguardare sistemi di trasporto abbastanza sofisticati, fino al punto di caratterizzarsi in maniera completamente diversa rispetto a quelli di altre aree, allora è evidente che non si rientra in questa ma nella normativa generale.

Devo, pertanto, preannunciare che, qualora venisse approvato l'emendamento, il Governo dovrà chiedere la remissione in Aula del disegno di legge.

Per quanto riguarda il secondo articolo aggiuntivo, vorrei rilevare come, pur trattandosi di argomenti tecnici, esso rivesta la sua importanza politica.

Non so se sia accettabile l'affermazione che consentire agli enti locali di accedere, mediante agevolazioni, al mercato finanziario sia una spinta all'indebitamento pubblico. Questa affermazione, incontrovertibile in via generale, può essere considerata meno importante e decisiva a fronte degli investimenti che la norma stessa provocherebbe: del resto ogni nostra decisione verrà confortata dal parere della V Commissione bilancio.

Anche in questa occasione, dobbiamo fare la massima attenzione perché non si creino disparità, poiché alcuni comuni, che hanno già iniziato i lavori ed hanno già contratto debiti, devono ora pagarli; in altri comuni per opere simili si avrebbero larghe agevolazioni, con la conclusione di realizzare anche nella quantità opere in misura inferiore a quelle realizzate nei comuni che hanno affrontato l'indebitamento.

Tuttavia, trattandosi di opere di interesse rilevante ma locale, mi domando se sia opportuno affrancare totalmente da ogni tipo di contributo i comuni interessati; se non possa essere previsto, comunque, che un certo sforzo debba essere fatto anche dalle amministrazioni interessate.

TODROS. È minore, in quanto viene contratto il mutuo per l'anticipazione del conto capitale.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'onorevole Todros si rende ben conto che è cosa diversa. Non riesco ad immaginare perché Torino debba godere di questo privilegio, dal momento che non è certo il più povero tra i comuni d'Italia i quali, affrontano notevoli impegni, nel mercato finanziario, per opere pubbliche.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

Il termine stabilito dal secondo comma dell'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, per l'inizio dei lavori di costruzione delle linee metropolitane da parte dei comuni beneficiari del contributo statale, è prorogato al 30 giugno 1977.

I deputati Amarante e Guasso hanno presentato il seguente emendamento:

All'ultimo rigo, sostituire le parole « 30 giugno 1977 » *con le altre* « 31 dicembre 1977 ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento.

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dei deputati Amarante e Guasso, cui si sono dichiarati favorevoli il relatore ed il rappresentante del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo unico nel suo complesso, che, dopo la modifica testé approvata, risulta così formulato:

ARTICOLO UNICO.

Il termine stabilito dal secondo comma dell'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito con modificazioni nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, per l'inizio dei lavori di costruzione delle li-

nee metropolitane da parte dei comuni beneficiari del contributo statale, è prorogato al 31 dicembre 1977.

(*È approvato*).

I deputati Guasso, Todros, Amarante e Ottaviano hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. ...

« I contributi concessi dallo Stato, nei comuni prescelti dal Cipe con deliberazione del 28 gennaio 1971, ai sensi della legge 29 dicembre 1969, n. 1042 integrata e modificata dalla legge 16 ottobre 1975 n. 493 di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, possono essere utilizzati dai comuni o da agglomerati di comuni per la realizzazione in aree metropolitane di sistemi di trasporto rapidi di massa in sede propria, convenientemente separati dal traffico pedonale e veicolare, mediante interventi di carattere infrastrutturale e tecnologico, sia per linee integralmente nuove, sia per innalzare lo *standard* di servizio e di sicurezza di reti di impianto fisso esistente ».

TODROS. Chiamato in causa dal relatore, desidero esprimere – senza entrare nuovamente nella complessa discussione, che è già stata effettuata – una certa meraviglia per un emendamento da me presentato in Assemblea e concordato, in un certo senso con l'onorevole Marzotto Caotorta allorquando, nonostante il disposto dell'articolo 1 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042 – che definiva cosa si dovesse intendere, nelle quattro grandi città designate, per ferrovia metropolitana – si parlava, sulla scia di un emendamento al testo del Governo, richiesto dalla Commissione lavori pubblici e concordato con la Commissione trasporti, di un sistema di trasporti urbani a carattere metropolitano, intendendosi per metropolitano il territorio di una area comprensoriale che, come quelle di Milano e Torino, comprenda più comuni aventi caratteri di subaree comprensoriali.

Quando il comune di Torino, dopo aver presentato in tempo il suo progetto di ferrovia metropolitana, esaminò attentamente le conseguenze di una spesa così rilevante sul sistema generale dei trasporti, ai fini del miglioramento di esso, e ne rilevò, in un certo senso, l'inutilità, tentò di rafforzare il concetto di sistema di trasporto inteso come complesso di mezzi ad alta velocità ed a grande portata, separato dal traffico pedonale e veicolare, composto dai mezzi esistenti ed integrato da mezzi nuovi. Da tale esame scaturì l'emendamento, il quale ebbe il consenso delle varie forze politiche, poiché nella sua stesura iniziale non si parlava di ferrovie sopraelevate o parzialmente in superficie, che avrebbero potuto determinare degli equivoci interpretativi. Sulla scia di quell'emendamento si predispose un progetto di legge che tenesse conto di un sistema di trasporto completamente nuovo. Ho assistito, nel corso della seduta precedente, alla discussione su quel progetto e devo dire che effettivamente, dopo la delibera del CIPE del 5 maggio 1976, l'equivalenza potrebbe essere definita direttamente dal Ministero dei trasporti. Tuttavia ho avuto modo di rilevare, nel corso di quella riunione, una certa resistenza a stabilire tale equivalenza; cosicché si rende oggi necessario – come ha riconosciuto lo stesso sottosegretario Degan – che il comune di Torino non provveda, nell'interesse generale, alla costruzione della metropolitana sotterranea. Ecco il motivo per il quale esprimo la mia meraviglia: perché il relatore, nel pronunciarsi contro tale soluzione, ha fatto confronti con altre città d'Italia. Ma in questo caso si tratta di un sistema organico di una grande città, la cui scelta è già stata fatta per la sua dimensione industriale. Non voglio dire che le altre città non siano moderne, ma certamente ogni città ha un suo particolare sistema di trasporto; sicché quello che non va bene a Roma o a Milano può andar bene a Torino, perché diverse sono le caratteristiche del tessuto urbano di ciascuna di queste città.

Pertanto, ritengo che l'emendamento in esame debba avere il consenso del relatore; con esso, infatti, si vuole soltanto precisare senza equivoci il contenuto dell'articolo 14 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, nel quale non si parla di ferrovie parzialmente in superficie od in galleria o sopraelevate, ma si fa riferimento allo spirito originario della legge n. 492.

Il fatto che questa scelta sia economica per la collettività, poiché riduce la spesa per un'opera considerata inutile in quanto non risolve il problema del trasporto collettivo di massa in una grande area congestionata come quella di Torino, esclude che essa sia dettata da ragioni campanilistiche,

anziché dall'interesse generale del paese; per cui, rivolgo un invito ai colleghi delle altre forze politiche affinché venga accettato questo emendamento, permettendo, così, alla città di Torino di realizzare un sistema moderno e nuovo che risponda alle sue reali esigenze. Avendo già approvata la proroga fino al 31 dicembre e considerato che il comune di Torino ha già pronto il suo piano, penso che entro la fine dell'anno potremo evitare che decine di miliardi rimangano bloccati.

BAGHINO. Desidero ricordare ai colleghi della Commissione che il motivo principale per il quale si addivenne alla decisione di esaminare in sede legislativa questo provvedimento fu quello dell'urgenza; adesso, invece, ci troviamo in una situazione che difficilmente ci permetterà di giungere ad una rapida approvazione del disegno di legge.

Se interpretassimo esattamente la delibera del CIPE del 5 maggio 1976, potremmo avanzare una istanza ai proponenti l'emendamento: in sostanza, essi vorrebbero che venga attuato il progetto che presenta la città di Torino, ritenendolo il più valido. Devo allora ricordare che in data 5 maggio 1976 il CIPE avvertì che erano in corso delle varianti ai precedenti progetti e anziché decidere che esse, comunque, dovessero muoversi nel rigoroso rispetto della legge, preferì demandare al Ministero dei trasporti, ai fini della corresponsione dei contributi, il giudizio di equivalenza fra le nuove soluzioni, previa valutazione delle varianti. A mio avviso, proprio in questa decisione possiamo individuare la possibilità di un intervento del Ministero dei trasporti senza la necessità di inserirlo, tassativamente, in questo disegno di legge: infatti, se la variante, risponde veramente all'esigenza di accelerare il traffico, con la costruzione di linee che lo snelliscano, è presupponibile che, in tal senso, vi sia una interpretazione giusta e cosciente.

Concludendo, suggerirei di ritirare l'emendamento presentando, al suo posto, un ordine del giorno nel quale sia ben chiaro il concetto espresso con la delibera del CIPE del 5 maggio 1976.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Desidero far notare al collega, onorevole Todros, che non è sufficiente dire che Torino vuol darsi un sistema di trasporto moderno ed economico. In realtà, l'emendamento suona pleonastico e nell'ultima parte addirittura ambiguo, perché rischiamo di elargire sovvenzioni per ammodernamenti o manutenzioni di impianti già esistenti, quando sappiamo tutti che un tale tipo di spesa deve essere sopportato dalle amministrazioni locali: con la legge n. 1042 si è voluto favorire la costruzione di linee di trasporto di massa e non revisioni urbanistiche.

PANI. Al fine di chiarire il senso dell'emendamento, presento, a nome anche del collega Bocchi, un subemendamento all'emendamento aggiuntivo presentato dai colleghi Guasso ed altri, tendente a sopprimere l'ultima frase.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pani e Bocchi hanno presentato il seguente subemendamento all'articolo aggiuntivo Guasso ed altri:

Sopprimere le parole: « sia per linee integralmente nuove, sia per innalzare lo *standard* di servizio e di sicurezza di reti di impianto fisso esistente ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei tornare un attimo ai precedenti interventi ed in particolare a quello dell'onorevole Todros. Quando egli si riferisce allo spirito originario della legge numero 1042 ha solo parzialmente ragione perché, è vero, si parlava della necessità di immaginare il tutto nel contesto di un sistema metropolitano di trasporti, ma non c'è ombra di dubbio che ci si riferisse a linee metropolitane tradizionalmente intese. D'altra parte, con grande franchezza, tutti hanno detto cosa intendono che venga finanziato ed allora, a mio avviso, non si rende opportuna nessuna innovazione, perché essa avrebbe solo il pregio di rendere ulteriormente ambigua l'attività del Ministero.

Il Ministero può prendere in considerazione la possibilità di finanziare quei tratti che abbiano la caratteristica di un trasporto rapido di massa. Che senso ha parlare di sistemi di trasporto rapidi di massa in sede propria, convenientemente separati dal traffico pedonale e veicolare, mediante interventi di carattere infrastrutturale e tecnolgoico? Sono frasi che risultano estremamente poco chiare dal punto di vista di una interpretazione amministrativa ed è inutile trasferire costantemente il dibattito in una sede non propria. Il Governo è aperto a considerare la possibilità di continuare a

finanziare quegli interventi che si indirizzano verso un sistema integrato di trasporti che abbia però le caratteristiche tradizionali della metropolitana.

Si deve cercare una fonte di finanziamento diversa da quella indicata nell'articolo 9 del decreto Stammati. A tal fine stiamo approfondendo il significato di quella locuzione e stiamo cercando di far recuperare a Torino la sovvenzione stabilita con la precedente legge. Dobbiamo però operare con chiarezza e dobbiamo soprattutto incentivare, sia i rapporti tra le amministrazioni locali e quella centrale, sia i rapporti con le regioni. Tutti sanno che il finanziamento della legge n. 1042 è sparito dal bilancio dello Stato, essendo stato demandato alle regioni.

Per tutti i motivi che ho espresso nel mio intervento mi dichiaro contrario sia all'articolo aggiuntivo presentato dal collega Guasso che al sub-emendamento del collega Pani.

PICCINELLI. Non ritengo pertinente l'emendamento presentato dal collega Guasso in quanto il terzo comma della legge n. 1042 è estremamente chiaro.

VENTURINI. Ritengo che il sub-emendamento presentato dall'onorevole Pani sia originato dal desiderio di dissipare le preoccupazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta che, per altro, condivido. Credo però che con questa modifica l'emendamento del collega Guasso sia più accettabile e possa, almeno in parte, fugare le preoccupazioni espresse in precedenza dal relatore.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Condivido l'opinione del collega onorevole Venturini in quanto con la modifica apportata dal subemendamento Pani, l'articolo aggiuntivo presentato dal collega Guasso appare, nel suo complesso, meno limitativo. Mi rimetto perciò alla Commissione, non potendo esprimere alcun parere sul subemendamento.

BAGHINO. Dichiaro di astenermi dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento presentato dall'onorevole Pani all'articolo aggiuntivo dell'onorevole Guasso.

(*È approvato*).

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sull'articolo aggiuntivo presentato dal collega Guasso esprimo parere contrario in quanto esso non farebbe altro che generare preoccupazioni.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi dichiaro contrario all'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Guasso.

PRESIDENTE. Sull'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Guasso non possiamo addivenire ad una votazione, essendo necessario il parere della Commissione bilancio: possiamo solo esprimere una votazione che abbia valore di indicazione di massima. A questo fine, lo pongo in votazione con la modifica testè approvata.

(*È approvato in linea di massima*).

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'emendamento testè presentato è stato definito pleonastico ma, per verificare se lo è, da parte della pubblica amministrazione deve essere fatto riferimento agli atti parlamentari, dai quali appare chiaro che il contenuto dell'emendamento non è pleonastico ma si riferisce ad un sistema di trasporti diverso e per ciò stesso tale da dover fare capo, per essere finanziato, ad una legislazione di tipo diverso.

Il Governo, dichiarandosi pronto ad affrontare questo argomento, al fine di venire incontro alle esigenze del comune di Torino, non ritiene questa la sede ed il modo adatti per procedere.

Per queste ragioni chiedo, a nome del Governo, che la discussione sia sospesa e che il disegno di legge sia rimesso all'Assemblea.

PRESIDENTE. Ai sensi del quarto comma dell'articolo 92 del regolamento, mi riservo di portare a conoscenza del Presidente della Camera la richiesta del Governo, per i necessari adempimenti e sospendo la discussione.

Discussione del disegno di legge: Norme di attuazione delle direttive delle Comunità europee concernenti il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (1573).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme di attuazione delle direttive delle Comu-

nità europee concernenti il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 giugno 1977.

Comunico alla Commissione che la I Commissione, la III Commissione e la XI Commissione hanno espresso parere favorevole; le altre Commissioni competenti per il parere non si sono ancora espresse ma, essendo scaduti i termini regolamentari, possiamo procedere all'esame del disegno di legge e all'eventuale votazione.

L'onorevole Lamorte ha facoltà di svolgere la relazione.

LAMORTE, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame concerne modifiche alla legislazione vigente in materia di omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote. Tale modifica trova origine nella direttiva n. 150, emanata dall'esecutivo della CEE nel marzo 1974, che, per rendere sempre più effettiva la libera circolazione dei prodotti nell'area comunitaria, ha predisposto una serie di norme cui devono informarsi le caratteristiche tecniche di alcuni mezzi meccanici per la loro produzione e commercializzazione. Mentre la direttiva CEE tende ad eliminare possibili iniziative degli Stati membri, tese nelle forme più diverse a predisporre misure protettive che, di fatto, ostacolano il movimento commerciale dei prodotti, lo Stato italiano deve ora provvedere ad applicare tale direttiva contribuendo al riavvicinamento delle legislazioni nazionali in materia di norme tecniche per la produzione, la sicurezza dei mezzi meccanici, la omologazione, il collaudo e le regole per la loro commercializzazione.

Con il recepimento della direttiva comunitaria, si stabiliscono norme generali, essendo previsto il ricorso a decreti presidenziali per l'attuazione delle future direttive particolari che saranno in futuro emanate.

Ciò detto passiamo all'esame degli articoli.

L'articolo 1 disciplina le modalità per l'osservanza delle prescrizioni tecniche e per il controllo della produzione, attribuendo la relativa competenza al Ministero dei trasporti e, per le specifiche sfere di influenza, ai Ministeri dell'industria, commercio e artigianato, dell'agricoltura e delle foreste, del lavoro e della previdenza sociale.

L'articolo 3 prevede la potestà di elaborare ed emanare le prescrizioni tecniche mediante decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministeri interessati, trattandosi di tipica normativa amministrativa.

Gli articoli 4, 5, 6 e 7 prevedono le procedure per l'emanazione dei decreti recanti le prescrizioni tecniche, per il rilascio della omologazione CEE e dei certificati di conformità.

L'articolo 8 sancisce il divieto della vendita dei trattori nuovi non conformi alle prescrizioni tecniche, prevedendosi la revoca per la durata di sei mesi e la possibilità di intervento del Ministero dell'industria, commercio e artigianato per le evidenti ripercussioni sulla produzione.

L'articolo 9 regolamenta il regime transitorio in attesa che siano completate tutte le prescrizioni tecniche per procedere alla omologazione CEE.

L'articolo 10 stabilisce l'equipollenza dell'omologazione CEE a quella italiana.

Il disegno di legge in discussione ha già ricevuto l'approvazione del Senato e segna un altro passo verso la progressiva attuazione del Trattato di Roma. Seppure esso intervenga limitatamente al settore della produzione e commercializzazione dei trattori agricoli o forestali, mentre si avvertono i ritardi nella formulazione di una complessiva ed organica regolamentazione degli scambi commerciali nel mercato comunitario, si ravvisa l'opportunità di una sua rapida e favorevole definizione, stante anche l'intempestività con la quale, a distanza di tre anni, si interviene in una materia così delicata e che esige da parte del nostro Stato una rinnovata attenzione, nel quadro di una sincera adesione allo spirito europeistico.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Con questo disegno di legge il Governo chiede al Parlamento sostanzialmente, non solo una delega in riferimento al recepimento di una direttiva comunitaria del 1974, ma anche un'altra più ampia ai ministri competenti perché possano emanare norme e regolamenti su tutta la materia che eventualmente sarà deliberata relativamente ai trattori agricoli o forestali: cioè, anche per il futuro, quello che dovesse essere deliberato dalla CEE sarà recepito direttamente dal Governo.

(...)

rinviare ad altra seduta la discussione del disegno di legge.

MARZOTTO CAOTORTA. Le direttive della CEE devono essere applicate *sic et simpliciter*. Semmai è sorprendente che si debbano fare delle leggi per la loro applicazione.

Questo provvedimento stabilisce per i trattori agricoli lo stesso sistema di omologazione che vi è per le automobili, secondo criteri tecnici stabiliti dal Ministero dei trasporti: non è compito nostro appurare quali sono questi criteri.

Condivido il pensiero espresso dall'onorevole Piccinelli ed invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Vi è un impegno statale ad applicare le normative della CEE, ma tale applicazione va fatta per legge; pertanto la legge è dovuta.

PICCINELLI. Noi dobbiamo applicare con legge la parte della direttiva che con legge deve essere applicata, rimettendo all'esecutivo l'applicazione della parte che gli spetta.

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

LAMORTE, *Relatore*. Nel sollecitare l'approvazione di questo disegno di legge, vorrei sottolineare l'opportunità di non dimenticare che siamo fortemente in ritardo nel recepire, attraverso una legge, la direttiva CEE; infatti, l'esecutivo di questo organismo ha già richiamato lo Stato italiano sulla necessità di recepirla tempestivamente. Sottolineo poi un'altro argomento favorevole: il nostro paese è particolarmente forte nella produzione di trattori agricoli e forestali, e quindi abbiamo interesse a recepire la direttiva perché, in caso contrario, non potremmo avere l'omologazione necessaria con conseguente ed evidente svantaggio per la nostra produzione nella vendita su mercati esteri.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero esprimere il mio personale ringraziamento al relatore per il modo esauriente con il quale ha illustrato il provvedimento e per l'acutezza delle osservazioni che ha espresse nella breve replica.

Desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che è già in corso, presso l'Alta Corte di giustizia, un provvedimento di censura che potrebbe comportare, se non approvassimo questo provvedimento che è applicativo della direttiva CEE, il pagamento di pesanti penalità.

In merito alle osservazioni fatte relativamente al primo comma dell'articolo 3, dove si fa riferimento alle prescrizioni tecniche necessarie perché un trattore ottenga l'omologazione CEE, devo far osservare che esse derivano da prescrizioni generali che sono attuate ed assunte a livello comunitario proprio per assicurare quella equiparazione delle condizioni di concorrenza che, in caso contrario, determinerebbero situazioni di distorsione nel mercato. È opportuna una regolamentazione uniforme, a livello europeo, che non lasci spazio a manovre apparentemente corrette, ma, sostanzialmente, di tutt'altra natura.

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

ART. 1.

Per trattore agricolo o forestale si intende qualsiasi veicolo a motore, a ruote o a cingoli, munito di almeno due assi, la cui funzione risiede essenzialmente nella potenza di trazione e che è specialmente concepito per tirare, spingere, portare o azionare determinati strumenti, macchine o rimorchi destinati ad essere impiegati nell'attività agricola o forestale. Il trattore può essere equipaggiato per il trasporto di un carico e di accompagnatori.

La presente legge si applica soltanto ai trattori, definiti nel comma precedente, montati su pneumatici, muniti di due assi ed aventi una velocità massima di costruzione compresa tra 6 e 25 chilometri orari.

Per « scheda informativa » e per « scheda di omologazione » si intendono i documenti, i cui modelli sono stabiliti con i decreti previsti dal successivo articolo 3, contenenti rispettivamente i dati caratteristici del trattore ovvero gli elementi relativi all'omologazione.

Per « omologazione CEE » si intende il provvedimento, emanato ai sensi del successivo articolo 5, attestante che un tipo di trattore soddisfa alle prescrizioni tecniche di cui al successivo articolo 3 nonché alle

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

17.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 LUGLIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione ed approvazione*):

Proroga dei termini previsti dall'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, relativa alla riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (594) 135

PRESIDENTE 135, 136, 137, 138
BAGHINO 138
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 137
FORTE 136
SALOMONE, *Relatore* 136, 137

Votazione segreta:

PRESIDENTE 138

La seduta comincia alle 16,35.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Proroga dei termini previsti dall'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, relativa alla riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (594).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei termini previsti dall'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, relativa alla riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Comunico alla Commissione che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole al provvedimento « richiamando l'attenzione della Commissione di merito sull'opportunità di aggiornare i termini previsti negli articoli 1 e 2 del disegno di legge ».

Anche la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole raccomandando, però, « che i termini del 31 dicembre 1976 e 31 dicembre 1977 siano rispettivamente prorogati al 31 dicembre 1977 e al 31 dicembre 1978 ».

L'onorevole Salomone ha facoltà di svolgere la relazione.

Il nostro voto favorevole al presente disegno di legge dev'essere inteso come una sollecitazione a definire, nei termini predetti, tutta la materia disciplinata dalla citata legge n. 829, anche perché è assolutamente da evitare che l'ente in oggetto si trovi costretto a lavorare in una situazione di non legalità, come nel caso della corresponsione di assegni, che avviene, spesso, al di fuori di qualsiasi norma legislativa.

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

SALOMONE, *Relatore*. Non credo che sia necessario aggiungere altro, da parte mia, a quanto detto nella relazione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero ringraziare i colleghi della Commissione per il consenso espresso nei confronti di questo disegno di legge che, certamente, giunge in ritardo rispetto alla scadenza, ma che trova giustificazione nelle obiettive condizioni che tutti conosciamo, e che ne hanno impedito il varo nei tempi originariamente previsti.

Del resto, la riforma prevista dalla legge n. 829 del 1973 ha avuto qualche difficoltà di attuazione anche a seguito dell'entrata in vigore di altre leggi quale, ad esempio, la n. 70 del 1975.

Posso assicurare che ogni giusta e doverosa sollecitazione sarà fatta alle organizzazioni interessate affinché si possa procedere il più velocemente possibile; quanto finora è stato fatto lo si deve anche al concorso e all'adesione delle organizzazioni sindacali e ciò sta a dimostrare che ci si è mossi, e ci s'intende muovere, nello spirito della riforma.

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

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, è sostituito dal seguente:

« Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS provvede entro il 31 dicembre 1976 ad emanare i provvedimenti necessari per l'attuazione della presente legge ».

Il terzo comma dello stesso articolo è sostituito dal seguente:

« Fino al 31 dicembre 1977 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a fornire prestazioni di personale e l'uso di mezzi a favore dell'OPAFS per lo svolgimento delle attività necessarie al conseguimento dei fini istituzionali dell'OPAFS medesima, alla quale verserà il contributo di cui al punto 3 del primo comma dell'articolo 36, al netto delle spese di amministrazione da essa sostenute ».

Il relatore, onorevole Salomone, ha presentato i seguenti emendamenti, accettati dal Governo:

Al quinto rigo sostituire le parole: « 31 dicembre 1976 » *con le altre*: « 31 dicembre 1977 ».

Al decimo rigo sostituire le parole: « 31 dicembre 1977 » *con le altre*: « 31 dicembre 1978 ».

Pongo in votazione il primo emendamento.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 che, a seguito delle modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, è sostituito dal seguente:

« Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS provvede entro il 31 dicembre 1977 ad emanare i provvedimenti necessari per l'attuazione della presente legge ».

Il terzo comma dello stesso articolo è sostituito dal seguente:

« Fino al 31 dicembre 1978 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a fornire prestazioni di personale e l'uso di mezzi a favore dell'OPAFS per lo svolgimento delle attività necessarie al con-

seguimento dei fini istituzionali dell'OPAFS medesima, alla quale verserà il contributo di cui al punto 3 del primo comma dell'articolo 36, al netto delle spese di amministrazione da essa sostenute ».

(*È approvato*).

Al successivo articolo non sono stati presentati emndamenti. Lo porrò pertanto direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 2.

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1976 ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale dichiara che voterà a favore del presente disegno di legge, ma non può esimersi dal rilevare che anche questo atto trova la sua definizione in tempi notevolmente più ampi di quelli originariamente previsti, e ciò è sintomatico del normale ritardo con cui il Governo formalizza le iniziative legislative.

Anche in questo caso si è lasciato che un ente agisse nell'illegalità per un certo periodo mettendoci, poi, nella necessità di approvare un provvedimento di legge che modifichi lo stato di cose per non apportare svantaggi ad una certa categoria di lavoratori. Dobbiamo sottolineare queste critiche, anche se, come ho detto, voteremo a favore del disegno di legge; gradiremmo, però, che il Governo cessasse di servirsi di metodi come quello che ha seguito per questo provvedimento di legge, giustificando il ritardo con la particolare difficoltà d'interpretazione di un articolo.

Del resto, noi siamo convinti che non sia necessaria un'ulteriore proroga; è questo il motivo per cui abbiamo accettato le date del 31 dicembre 1977 e del 31 dicembre 1978. Tra l'altro, nel corso della discussione tenutasi in sede di Comitato pareri alla V Commissione bilancio, si è appreso che finalmente il consiglio d'amministrazione ha approvato il regolamento per i servizi e per il personale, in data 14 marzo 1977. Ci sembra di buon auspicio per proseguire sulla strada intrapresa, che noi consideriamo positiva.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Proroga dei termini previsti dall'articolo 47 della legge 14 dicembre 1973, n. 829, relativa alla riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (594).

Presenti	32
Votanti	31
Astenuti	1
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Guglielmino, La Rocca, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Tombesi, Venturini, Zoppi.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 17.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

19.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 SETTEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **VENTURINI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Assunzione e sistemazione a ruolo del personale già dipendente da organismi militari operanti nell'ambito della NATO e destinato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1568) 143

PRESIDENTE 143, 144, 145, 147
BAGHINO 145
CASALINO 144
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 145, 147
LAMORTE, *Relatore* 144, 145
LUCCHESI 144, 147

Votazione segreta:

PRESIDENTE 147

La seduta comincia alle 12,20.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Assunzione e sistemazione a ruolo del personale già dipendente da organismi militari operanti nell'ambito della NATO e destinato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1568).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assunzione e sistemazione a ruolo del personale già dipendente da organismi mi-

(...)

per tutto eguale a quello dei dipendenti delle ferrovie dello Stato. Spera infine che al più presto siano sistemati nei vari enti anche gli altri circa 4.000 ex dipendenti dalla NATO.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

BAGHINO. Provvedimenti come quello oggi al nostro esame hanno quasi sempre la caratteristica di arrivare in ritardo a sanare delle situazioni quanto mai anomale.

D'altronde, pur preannunciando fin da ora il voto favorevole del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, devo dire che la necessaria approvazione di questo disegno di legge avrà come conseguenza una serie di lagnanze da parte di categorie che si trovano in situazioni analoghe. È necessario, perciò, che la Commissione si impegni fin d'ora ad esaminare con la massima urgenza i provvedimenti che riguardano gli altri quattromila dipendenti anch'essi in attesa di sistemazione in ruolo.

Da ultimo vorrei sottolineare che nel momento in cui verrà ristrutturata l'azienda delle ferrovie dello Stato potrebbero riproporsi le stesse situazioni che oggi intendiamo sanare.

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

LAMORTE, *Relatore*. Desidero innanzitutto sottolineare che condivido in pieno le perplessità espresse dai colleghi; all'onorevole Lucchesi vorrei far notare che l'approvazione di questo provvedimento potrebbe costituire un incentivo a trovare una sistemazione anche per il restante personale che ancora è in attesa di una definizione del rapporto di lavoro.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo prende atto con piacere del fatto che tutti gli intervenuti abbiano dichiarato il loro consenso al disegno di legge n. 1568, il quale, per la verità, regolarizza una posizione e mette i destinatari in condizioni analoghe a quella di coloro che già sono collocati in altre amministrazioni. Qui esiste una disposizione che, evidentemente, può apparire causa di ulteriori discrepanze e cioè, non essendo previsto nella amministrazione ferroviaria il sistema dei posti in soprannumero, i 141 dipendenti in questione dovranno essere progressivamente riassorbiti nel ruolo: cosa che, d'altra parte, avverrà anche nelle altre amministrazioni in ragione dei ruoli che sarà possibile aprire.

Non è che noi garantiamo a tutti di entrare in ruolo, in quanto ciò avverrà in ragione delle vacanze che si andranno a determinare; quindi, non mi pare si possa dire che creiamo una situazione di disuguaglianza, ma al contrario ne saniamo una che già esisteva ed indichiamo la linea di soluzione per un problema che, anche se non di enorme importanza, è sicuramente di grande rilievo per i diretti interessi.

Assicuro l'onorevole Lucchesi che mi farò parte diligente nel sollecitare le altre amministrazioni affinché vengano compiuti al più presto gli adempimenti previsti dalla legge n. 98 del 1971, in modo da consentire a tutti coloro che si trovano in condizioni analoghe di godere delle stesse possibilità.

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

ART. 1.

Gli ex dipendenti da organismi militari operanti nell'ambito della Comunità atlantica, già assegnati all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in applicazione della legge 9 marzo 1971, n. 98, sono considerati nella posizione di personale non di ruolo con decorrenza giuridica ed economica dalla data di effettiva destinazione all'impiego ferroviario.

L'assunzione avviene nella qualifica di operaio qualificato ovvero in quella di operaio specializzato non di ruolo in relazione all'inquadramento professionale riconosciuto dall'apposita commissione di cui all'articolo 2 della legge 9 marzo 1971, n. 98.

(*È approvato*).

ART. 2.

Ciascuno degli interessati, in servizio presso le Ferrovie dello Stato alla data di entrata in vigore della presente legge, verrà sistemato a ruolo, anche in eccedenza

(...)

impiego, alla situazione globale degli ex dipendenti NATO determinando per gli stessi una definitiva sistemazione nei ruoli delle rispettive amministrazioni ».

(0/1568/1/10)

Esso è stato già svolto nel corso della discussione sulle linee generali.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo nutre delle perplessità sul piano della formulazione tecnica di questo ordine del giorno perché in questo caso non si tratta di sistemazione in ruolo o di sistemazione in ruolo in soprannumero, ma piuttosto di entrata in organico. Per il resto, è sostanzialmente favorevole.

PRESIDENTE. Da un punto di vista di formulazione tecnica, ma anche di sostanza, devo rilevare che nutro forti perplessità sulla possibilità di votare in questa sede un ordine del giorno che impegna il Governo riguardo a tutta l'amministrazione dello Stato, superando ampiamente le competenze di questa Commissione: non possiamo infatti invadere le competenze di altre Commissioni senza porre dei problemi assai delicati.

Propongo pertanto agli onorevoli presentatori di prendere atto delle osservazioni da me fatte e della dichiarazione favorevole del rappresentante del Governo, che rimangono agli atti.

LUCCHESI. Prendo atto delle ragioni di opportunità che hanno motivato l'intervento del presidente e della dichiarazione dell'onorevole sottosegretario di farsi tramite delle esigenze che stanno alla base dell'ordine del giorno presso i responsabili delle altre branche della amministrazione. Ritiro pertanto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare per dichiarazione di voto, avverto che il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Assunzione e sistemazione a ruolo del personale già dipendente da organismi militari nell'ambito della NATO e destinato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1568):

Presenti	28
Votanti	27
Astenuti	1
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Gatto, Guasso, Guerrini, Gugliemino, Lamorte, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Venturini, Zoppi.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 13.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

20.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 SETTEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1571) 149

PRESIDENTE 149, 151, 152, 153, 155

BAGHINO 152, 155

CALAMINICI 151

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 153

LA ROCCA, *Relatore* 149, 152

PICCINELLI 152

Votazione segreta:

PRESIDENTE 155

La seduta comincia alle 10,10.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1571).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 15 giugno 1977.

Il relatore La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Il disegno di legge oggi al nostro esame riguarda l'ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni

(...)

zione in esame, invece, stabilisce che il termine per la prescrizione decorre dal giorno della morte del viaggiatore, anche se questa si verifichi a distanza di tempo dal sinistro. A mio avviso, si tratta di una misura molto giusta ed opportuna, perché ho potuto riscontrare nella realtà quotidiana diversi casi di persone morte molto tempo dopo l'incidente del quale erano state vittime.

Ci si può chiedere se, per apportare tali modifiche alla precedente legislazione, sia proprio necessario ricorrere ad un disegno di legge o se invece non sia sufficiente un atto normativo del Governo.

Una prima lettura dell'articolo 3 del decreto-legge 11 ottobre 1934, convertito successivamente in legge, potrebbe farci propendere per questa seconda soluzione. Esso infatti recita:

« Le norme e condizioni di nuove tariffe per i trasporti delle persone, le modificazioni alle condizioni dei trasporti stessi in quanto apportino aggravi al pubblico o diminuzione di introiti; gli aumenti e le riduzioni di tariffe, quando non abbiano carattere generale, e i prezzi speciali di concorrenza, di durata illimitata, sono approvati con decreto del ministro per le comunicazioni di concerto col ministro per le finanze.

Sono approvate dal ministro per le comunicazioni:

a) le modificazioni alle condizioni di trasporti che non importano aggravi per il pubblico o diminuzione di introiti;... ».

Ora, sia per ciò che ho ricordato, sia per il contenuto della prova liberatoria, sia per la variazione della decorrenza dei termini in caso di morte, sia per la rappresentanza e certamente per le modifiche alla disciplina sul trasporto delle cose (per il quale vi è un esplicito riferimento allo strumento legislativo previsto dal decreto del 1961), si è dovuto far ricorso alla predisposizione di un disegno di legge. Infatti, il primo comma dell'articolo 1680 del codice civile, stabilisce che « le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali ».

Rimane però un'ultima questione. Forse, sarebbe stato più opportuno ed utile che tutta la materia trattata dagli articoli 11-16 del decreto del 1934 – trasferiti poi senza alcuna modifica (salvo quella relativa alla numerazione) nel decreto del 1956 – venisse disciplinata sistematicamente, come del resto è stato anche rilevato dalla Commissione giustizia in sede di stesura del parere.

A questo punto, poiché il provvedimento è già stato approvato due volte dal Senato (anche nella scorsa legislatura il suo *iter* presso quel ramo del Parlamento si era concluso favorevolmente, ma poi il disegno di legge decadde per l'anticipato scioglimento delle Camere), e poiché la materia in questione sarà oggetto, in prospettiva, di ulteriori modificazioni (infatti è in corso di ratifica una convenzione internazionale in materia ed è allo studio la stessa riforma dell'azienda delle ferrovie, con conseguente modifica di tutto ciò che riguarda le fonti legislative in materia di condizioni dei trasporti, eccetera), forse sarà opportuno, in quella sede, sistemare la nuova normativa e non rendere vano questo lavoro che, seppure modesto, è però utile allo svolgimento delle attività dell'amministrazione e comporta una migliore considerazione dell'utenza; in questo caso di un'utenza che, avendo purtroppo subìto danni per eventi non imputabili all'amministrazione, si trova in condizioni di particolare svantaggio.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore e mi associo all'ultima considerazione da lui svolta.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento, ribadendo il voto espresso al Senato, data l'importanza che esso riveste ai fini della tutela degli interessi dei viaggiatori.

Il nostro giudizio positivo nasce dalle possibilità di intervento che con questo disegno di legge si aprono in una materia quasi sempre oggetto di controversie giudiziarie fra utenza e ferrovie dello Stato. Le controversie nascono dalla scarsa chiarezza dell'attuale normativa, proprio dove si riferisce alle responsabilità delle ferrovie dello Stato per i danni causati alle persone durante l'uso del mezzo ferroviario.

Con questa nuova norma le controversie dovrebbero ridursi al minimo, a tutto vantaggio dell'utente e della stessa amministrazione delle ferrovie, che complessivamente dovrebbe sostenere costi anche più bassi, visto che le controversie possono essere risolte in fase amministrativa.

(...)

È un problema che certamente va riconsiderato. D'altro canto però, ben sappiamo quanto sia più facile per il cittadino intraprendere azioni nei confronti dello Stato che non nei confronti di altri cittadini, con i quali, in caso di controversie, ha modo di discutere a lungo prima di agire.

Sotto questo profilo ritengo che l'osservazione, pur avendo un fondamento di carattere generale, non può portare alla modifica del provvedimento, per le ragioni già esposte dal collega Baghino.

Per quanto riguarda il trasporto delle cose, la mia opinione coincide con quella dell'onorevole Piccinelli; a mio avviso, nel momento in cui fu emanato il decreto delegato del 1961, rimase troppo vasta la parte di competenza legislativa, che contiene notevoli materie che potevano essere trattate in forma regolamentare senza dover ricorrere, ogni volta, allo strumento legislativo. Quando si tratterà di rivedere globalmente la materia, sarà opportuno rivedere anche questi criteri, predisponendo strumenti più snelli che si possano adattare al continuo mutamento della realtà.

Tuttavia si potrebbe obiettare che il tipo di trattamento delle cose potrà comportare che quelle di maggiore valore saranno trasportate dai cittadini con sé; ma si tratta di una obiezione che non può certo essere risolta da una norma.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel fare mie le sue osservazioni, desidero ringraziare il relatore per aver illustrato in maniera precisa e competente il testo del disegno di legge.

È stato rilevato che sarebbe opportuno rivedere, ogni volta, la normativa nel suo complesso in modo da pervenire alla redazione di un testo unico; però in questo caso mi sembra che, poiché l'inversione dell'onere della prova aggrava la posizione della Pubblica amministrazione, sia giustificato mantenere termini di prescrizione sufficientemente modesti, diversi da quelli sanciti nei rapporti tra privati.

Al tempo stesso merita di essere presa in considerazione l'obiezione sollevata per quanto concerne l'indicazione, contenuta nella legge, di alcuni valori che dovranno essere in seguito modificati con legge. La nostra speranza è che, dovendo apportare tali modifiche, si coglierà l'occasione per accogliere le richieste che, in questa Commissione, sono state sollevate.

Il provvedimento oggi al nostro esame ha avuto un *iter* tormentato e siamo pertanto grati alla Commissione per aver espresso, complessivamente, parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

All'articolo 13 delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato », approvato con regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 911, e successive modificazioni, il § 4 è sostituito dal seguente:

« Se il viaggiatore, durante la permanenza sui veicoli ferroviari ovvero al momento in cui vi sale o ne discende, subisce un danno alla persone in conseguenza di un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, l'Amministrazione ne risponde a meno che provi essere l'incidente avvenuto per causa ad essa non imputabile ».

Al predetto articolo 13 è aggiunto, in fine, il seguente § 5:

« *Responsabilità in caso di incidenti nucleari.* — Per danni conseguenti ad un incidente nucleare, da qualunque causa determinato, si applicano le disposizioni della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 e del decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519 ».

(*È approvato*).

ART. 2.

All'articolo 14, § 1, delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato » la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

« *c*) al viaggiatore in caso di danno subìto alla persona durante la permanenza sui veicoli ferroviari o al momento in cui vi sale o ne discende, ovvero agli aventi diritto qualora il viaggiatore sia perito a causa del danno medesimo ».

(*È approvato*). (...)

caso l'Amministrazione corrisponde all'avente diritto:

a) quando per i colli sia stato comunque emesso un documento di trasporto l'indennità prevista a seconda dei casi dal § 1, lettere *a*) e *c*) e punto 2) dell'articolo 50;

b) quando per i colli non sia stato emesso un documento di trasporto, l'indennità stabilita nel §1 lettera *a*) e punto 2) dell'articolo 50, entro il limite di peso ammesso gratuitamente quali che siano il contenuto e la natura dei colli. Quando invece trattasi di altre cose comunque portate con sé dal viaggiatore, l'indennità è pari al loro valore debitamente comprovato fino ad un massimo di lire 500.000.

Nel caso di colli depositati negli appositi compartimenti portabagagli ai sensi del § 4, l'indennità viene corrisposta a norma del primo periodo del precedente punto *b*) ».

(*È approvato*).

ART. 7.

All'articolo 44 delle « Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato » è aggiunto il seguente § 6:

« *Responsabilità in caso di incidenti nucleari.* — Per i danni conseguiti ad incidente nucleare, da qualunque causa determinato, si applicano le disposizioni della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 e del decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519 ».

(*È approvato*).

ART. 8.

L'articolo 57 delle « Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato » è sostituito dal seguente:

« § 1 - *Rappresentanza.* — Ferme le norme sulla competenza, l'Amministrazione è rappresentata dal ministro dei trasporti sia dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria che a quella amministrativa, ad eccezione dei giudizi promossi davanti alle preture o agli uffici di conciliazione per i quali la rappresentanza dell'Amministrazione spetta al direttore compartimentale territorialmente competente.

§ 2 - *Facoltà di delega.* — Il ministro dei trasporti e i direttori compartimentali, trattandosi di fatti non personali, possono designare, quali rappresentanti dell'Amministrazione per determinati incombenti giudiziali, come il giuramento, l'interrogatorio o simili, quei funzionari che ebbero parte nel fatto o che ne hanno speciale conoscenza in ragione delle loro funzioni ».

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BAGHINO. Nel ribadire il voto favorevole del mio gruppo, vorrei rilevare che questo provvedimento è stato assegnato alla nostra Commissione poiché il provvedimento base era di nostra competenza, anche se le modifiche sono di competenza, direi totale, della Commissione giustizia.

Ho ritenuto opportuno fare questa osservazione poiché saremo chiamati in seguito ad esprimere il parere su provvedimenti che hanno il loro fondamento in una legge discussa e approvata da questa Commissione, ma le cui modifiche sono state invece demandate ad altra Commissione. Tutto ciò, a mio avviso, rappresenta una incongruenza.

PRESIDENTE. La sua osservazione si riferisce non tanto a questo quanto all'altro provvedimento; in quel caso potrà essere sollevata una questione di competenza.

Il disegno di legge verrà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato delle votazione:

Disegno di legge: « Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporto delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato » (*Approvato*

dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1571):

Presenti	30
Votanti	29
Astenuti	1
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Venturini, Zoppi.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

23.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 NOVEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e rinvio*):

Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della Linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento (1766) 171

PRESIDENTE 171, 176, 177
BAGHINO 174
FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 177
LA ROCCA, *Relatore* 172, 176
MARZOTTO CAOTORTA 175
OTTAVIANO 174
SINESIO 176
VENTURINI 173, 176

La seduta comincia alle 9,45.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della Linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento (1766).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della Linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento ».

Comunico alla Commissione che la II Commissione interni e la V Commissione bilancio hanno fatto pervenire il loro parere favorevole, mentre la IX Commissione lavori pubblici non ha ancora emesso il proprio.

Nella seduta del 27 ottobre scorso l'onorevole La Rocca ha svolto la relazione e si è iniziata la discussione sulle linee generali, sospesa, poi, per permettere ad un gruppo di lavoro informale di esaminare meglio il testo del provvedimento.

Do la parola al relatore La Rocca affinché illustri alla Commissione i risultati cui è pervenuto il gruppo di lavoro.

LA ROCCA, *Relatore*. Il gruppo di lavoro, nelle sue riunioni, ha preso innanzi tutto atto della esistenza di una situazione di fatto. Come espressione di volontà politica ha inteso operare una scelta definitiva (se così si può dire): con questo provvedimento – che ci auguriamo venga approvato rapidamente dai due rami del Parlamento al fine di realizzare al più presto il completamento della costruzione della metropolitana di Roma – il Parlamento intende porre fine agli interventi in conto capitale per la costruzione della metropolitana stessa. Da questo momento si dovrà provvedere in modo diverso a qualsiasi altra occorrenza che potesse manifestarsi: e già, come sapete, i prolungamenti della linea A e della linea B della metropolitana di Roma sono oggetto di attenzione a livello di amministrazione comunale ed a livello ministeriale come ricadenti nella disciplina della legge n. 1042 del 1969. Questa prima espressione di volontà emersa in sede di gruppo di lavoro trova formulazione nell'emendamento che definisce i contributi in discussione come gli ultimi in relazione a quanto previsto dal testo del disegno di legge.

Un secondo aspetto è stato approfondito dal gruppo di lavoro; il metodo attraverso il quale dovrà essere portata a termine la costruzione di queste opere. Il gruppo di lavoro ha cercato di evitare che il Parlamento fosse investito della questione della concessione, cioè della scelta dell'impresa cui affidare la costruzione di questo insieme di opere. In proposito è stato rilevato che, con la soppressione dell'intero articolo 2, l'amministrazione non avrebbe altra strada se non quella di seguire la legge generale della contabilità dello Stato, cioè effettuare nel caso specifico un appalto-concorso, con tutte le procedure connesse e con tempi che si prolungherebbero ulteriormente fino a diventare intollerabili.

In seguito ad uno studio condotto anche con la collaborazione dell'amministrazione comunale di Roma e dell'azienda che si occupa dell'alta sorveglianza su queste opere (la ACOTRAL), si è giunti alla conclusione che la scelta testè indicata porterebbe sicuramente ad un ritardo nella esecuzione, ritardo che si sommerebbe con i problemi già gravi che l'amministrazione comunale di Roma ha per il completamento dell'attrezzaggio, la gestione del personale, la preparazione dell'esercizio e così via.

Il gruppo di lavoro ha anche approfondito se nell'interesse dell'amministrazione non fosse possibile realizzare un confronto tra le concessionarie che operano nel settore della costruzione della metropolitana di Roma nel tratto tra Osteria del Curato e piazza Risorgimento. Lo stesso articolo 1 fa espressamente riferimento alla concessione sia alla SACOP che alla Metroroma.

Nella verifica di tale ipotesi da parte dell'amministrazione si è obiettato con sufficiente ampiezza di documentazione che, nel caso fosse intervenuta una concessionaria diversa nello stesso settore nel quale opera attualmente la SACOP, sarebbero sorti problemi notevoli, che vanno dalla difficoltà di individuazione delle responsabilità (non essendo ancora intervenuti i collaudi per le opere precedenti in corso di ultimazione) alla impossibilità, in tal caso, di non prevedere la stessa metodologia per quanto riguarda l'attrezzaggio. Quindi per la costruzione dello stesso tratto l'amministrazione avrebbe tre interlocutori differenti: la concessionaria originaria, la concessionaria conseguente a questa legge ed una terza per quanto riguarda l'attrezzaggio.

Infine vi sono alcune rivendicazioni che la stessa società concessionaria potrebbe fare essendo il progetto originario, per esempio, costituito in modo tale da precostituire titolo per pretendere di essere il soggetto che attua la costruzione di questa opera, sia pure ampliata e modificata secondo le esigenze derivanti dalle richieste dell'amministrazione comunale di Roma e dall'evoluzione sia della tecnica che delle norme di prevenzione.

Ora, tutte queste ragioni che sono state addotte hanno convinto che la strada più semplice e più rapida sia quella di scegliere come concessionaria, come interlocutrice dell'amministrazione, la stessa società che ha avuto la concessione per le opere nel tratto Termini-Osteria del Curato. Tra l'altro, nel frattempo, la società ha manifestato un suo impegno ad assentire alle condizioni previste dal disegno di legge in esame. Quindi l'amministrazione si trova in una condizione di notevole capacità contrattuale. Del resto, lo stesso provvedimento fa riferimento all'atto di concessione per quanto riguarda sia i prezzi relativi alle opere civili e dell'armamento già descritti nella precedente concessione, sia il metodo

(...)

te ed esaminate in sede di gruppo informale di lavoro. Questi lavori della metropolitana di Roma stanno diventando uno scandalo nazionale, per il fatto che non finiscono mai e che non ci sono le attrezzature necessarie per portarli a termine. È un capitolo da chiudere il più rapidamente possibile.

Vogliamo attribuire questi 14 miliardi al comune di Roma perché li spenda per la metropolitana? Mi sta bene. Quello che mi stupisce è che si ricominci da capo a discutere e si chieda che cosa c'è sotto. C'è solo da far presto, perché non è logico che si ricominci da capo con una nuova gara di appalto, come se si trattasse di una nuova metropolitana.

SINESIO. Le considerazioni che sono state fatte dai colleghi mi sembrano corrette e tali da suscitare perplessità sul provvedimento. In precedenza certamente tutto sarà stato fatto nella correttezza più assoluta, ma proprio per questo non deve essere il Parlamento ad indicare la ditta appaltatrice. Se si arrivasse ad una votazione, mi asterrei perché si tratta di una indicazione che rischia di chiamare in causa anche qualche articolo del codice penale.

Nessuno può negare che da parte dei romani vi sia una certa fretta di avere finalmente questa metropolitana, ed anche da parte nostra, poiché siamo costretti a servirci di mezzi privati più « flessibili ». Ma non posso essere d'accordo con l'onorevole Marzotto Caotorta: penso sia opportuno attribuire lo stanziamento al comune di Roma perché applichi la legge in materia di appalti di opere pubbliche.

PRESIDENTE. Riassumendo quanto finora emerso, mi sembra che vi sia una proposta di sospensione dei nostri lavori avanzata dall'onorevole Venturini, che richiede una nuova convocazione del gruppo informale di lavoro per ulteriori accertamenti. Da parte dell'onorevole Baghino invece è stata avanzata una richiesta di sospensione della discussione ma non di ulteriori accertamenti: l'onorevole Baghino cioè concorda solo sulla opportunità di un aggiornamento dei lavori per una nuova formulazione del testo.

MARZOTTO CAOTORTA. Non siamo contrari ad un riesame del testo in sede di gruppo informale di lavoro ad una condizione, che vorrei fosse molto chiara. Poiché abbiamo molti progetti di legge da esaminare, prego i colleghi designati di partecipare alle riunioni del gruppo informale, che servono per chiarire le idee, in modo da non muovere poi le proprie obiezioni in Commissione, perché questo comporta una perdita di tempo.

VENTURINI. Io sono favorevole alla proposta di rinvio.

Rispondendo alle osservazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta, ritengo sia più opportuno non entrare in discussioni di questo genere; oltre tutto, si tratta di un gruppo di lavoro informale e, quindi, l'obbligo giuridico cui si appella non sussiste. Appunti quale quello da lei sollevato, onorevole Marzotto Caotorta, è bene stroncarli subito per evitare che possano avere un seguito. Se non ho partecipato è anche vero che mi è stato riferito, da chi era presente, in modo esatto ed attendibile, tanto è vero che le affermazioni che ho fatto non erano minimamente contestabili per il loro contenuto.

Tornando al disegno di legge al nostro esame, voglio ancora esprimere la mia incertezza relativamente al suo contenuto e alla sua formulazione: non mi sento di avallare l'assunzione di responsabilità che non competono a questa Commissione e sulle quali non siamo in grado di fare gli accertamenti necessari; se con la scusa dell'urgenza si vogliono accelerare i tempi, devono essere il Ministero dei trasporti ed il comune di Roma ad assumersi le loro responsabilità.

PRESIDENTE. Riferendomi non tanto ai lavori svolti per il provvedimento al nostro esame, ma a quelli complessivi, faccio mie le osservazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta perché è giusto che i comitati ristretti, i gruppi di lavoro e la Commissione vedano l'assidua presenza di chi ne fa parte; naturalmente, mi rendo conto che spesso il lavoro è molto e quindi assenze o disguidi possono essere giustificati, anche se creano, spesso, grossi problemi. Ricordo che le decisioni dei comitati ristretti e dei gruppi di lavoro non hanno carattere vincolante e quindi l'appello dell'onorevole Marzotto Caotorta è valido soltanto dal punto di vista morale.

LA ROCCA, *Relatore*. Sono anche io dell'avviso che un ulteriore lasso di tem-

po per meglio valutare il disegno di legge al nostro esame sia opportuno.

Desidero ricordare che da parte dell'amministrazione comunale di Roma è stata avanzata la richiesta, nei confronti del Parlamento e del Governo, di mettere a disposizione della costruzione della metropolitana una somma, in conto capitale, e ciò perché essa versa in condizioni tali che nemmeno il ricorso alla legge n. 1042 del 1969 potrebbe risolvere il problema.

La richiesta è stata accolta in considerazione delle ragioni di urgenza. Anche io ho fatto il calcolo esposto poc'anzi dall'onorevole Ottaviano, quando ha detto che le aziende sarebbero in grado di prendere in esercizio l'impianto della metropolitana non prima del marzo 1979; anche io mi sono posto l'interrogativo dei tempi necessari per l'appalto.

Lo sforzo dell'amministrazione comunale e del Ministero deve esercitarsi nella direzione di un metodo di operare che tolga ogni ombra di dubbio. Se fosse stato possibile raggiungere l'obiettivo attraverso il metodo semplice, corretto ed elegante proposto dall'onorevole Sinesio non avremmo perso tempo fino a questo momento nel cercare insieme una soluzione. A questo punto, quindi, è opportuno un rinvio.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole alla proposta di rinvio della discussione del disegno di legge al nostro esame.

Desidero dire che lo sforzo del Ministero è stato quello di venire incontro alle esigenze del comune e della amministrazione di Roma che chiedevano un completamento dei lavori in tempi brevi.

La procedura, per la verità insolita, di indicare, sia pure non formalmente, la ditta concessionaria all'interno della legge era giustificata dal tentativo di evitare il ricorso alla gara d'appalto, che richiede lunghi tempi di attuazione. Tuttavia, poiché non esiste la minima volontà di coprire o favorire nessuno, se la Commissione intende orientarsi in altro modo, da parte del Ministero non esiste alcuna opposizione e alcun problema.

PRESIDENTE. Accogliendo la richiesta pressoché unanime propongo di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 10,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento (1766) 179

PRESIDENTE . . . 179, 180, 181, 183, 184, 185, 186
BOCCHI 184
BAGHINO 180, 184, 185
FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 180, 181, 183, 184, 185
LA ROCCA, *Relatore* . . 179, 180, 183, 184, 185
MAROCCO 185
OTTAVIANO 180, 185
VENTURINI 180, 183, 185

Votazione segreta:

PRESIDENTE 186

La seduta comincia alle 12,40.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento (1766).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento dei residui oneri relativi al primo gruppo di opere della linea A della metropolitana di Roma e per l'autorizzazione di ulteriori opere di completamento ».

Ricordo che nella seduta del 10 novembre 1977 è stata interrotta la discussione sulle linee generali, essendo stato dato mandato al relatore, coadiuvato da un gruppo di lavoro, di approfondire le questioni e le richieste formulate da alcune parti politiche. Il relatore onorevole La Rocca ha facoltà di riferire sui risultati cui è pervenuto il gruppo di lavoro.

LA ROCCA, *Relatore*. In seno al gruppo di lavoro si è proposta una nuova formulazione dell'articolo 2, che, in sostanza, accoglie le osservazioni formulate nel corso del dibattito, da parte di tutte le forze politiche, in modo particolare, sulla in-

(...)

lazione grazie alla piena collaborazione ed alla buona volontà di tutti i gruppi.

In ordine alle perplessità espresse dall'onorevole Baghino, vorrei dire che le operazioni in questione non sono dei pretesti, delle richieste inutili o delle rifiniture eminentemente estetiche, ma si sono rese necessarie per le esigenze di esercizio; esigenze che oggi si appalesano più pressanti sia in relazione all'intensità dello sfruttamento degli impianti ed alla maggiore frequenza dei convogli, sia in ordine alla migliorata e perfezionata legislazione sul lavoro e sulla sicurezza del lavoro, sia anche in ordine alla evoluzione tecnologica intervenuta nella progettazione delle metropolitane, in Italia e nel mondo. Si tratta di opere di parziali varianti che, tuttavia, si riferiscono all'ampliamento della sede stradale, ai fabbricati, all'armamento, e quindi di opere circoscritte, la cui applicazione ed esecuzione viene richiesta per i motivi ai quali prima mi sono riferito. Abbiamo la convinzione, anzi, la certezza, che si tratti dell'ultima richiesta che il Governo rivolge al Parlamento per avere dei fondi, almeno da parte del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

È autorizzato lo stanziamento di lire 1 miliardo 250 milioni per la copertura dei residui oneri relativi all'esecuzione del primo gruppo di opere (sede stradale, fabbricati, armamento) della linea A (Prati-Termini-Osteria del Curato) della metropolitana di Roma, autorizzata con la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, e concesse a seguito di appalto-concorso alla SACOP - Soc. Az. cementazioni per opere pubbliche, per il tronco Termini-Osteria del Curato, con l'atto 5 ottobre 1963 approvato con il decreto interministeriale 8 novembre 1963, n. 3278, e successivi atti aggiuntivi 11 ottobre 1968 approvato con decreto interministeriale 28 ottobre 1968, n. 2940; 21 gennaio 1970 approvato con decreto interministeriale 26 marzo 1970, n. 135; 14 febbraio 1972 approvato con decreto interministeriale 18 maggio 1972, n. 892; 11 luglio 1972 approvato con decreto interministeriale 7 settembre 1972, n. 1230; 15 dicembre 1972 approvato con decreto interministeriale 26 gennaio 1972, n. 2015; 27 settembre 1974 approvato con decreto interministeriale 16 dicembre 1974, n. 1307; 17 marzo 1975 approvato con decreto interministeriale 8 maggio 1975, n. 1328; 26 marzo 1975 approvato con decreto interministeriale 8 maggio 1975, n. 1359 e 11 agosto 1976 approvato con decreto interministeriale 30 settembre 1976, n. 851, ed alla Metroroma SpA, per il tronco Termini-Prati, con l'atto 9 dicembre 1968 approvato con decreto interministeriale 9 dicembre 1968, n. 3209, e successivi atti aggiuntivi 22 giugno 1970 approvato con decreto interministeriale 8 ottobre 1970, n. 1112; 23 ottobre 1972 approvato con decreto interministeriale 4 gennaio 1973, n. 1808; 17 luglio 1973 approvato con decreto interministeriale 23 novembre 1973, n. 724; 11 novembre 1974 approvato con decreto interministeriale 16 dicembre 1974, n. 1486 e 21 aprile 1975 approvato con decreto interministeriale 5 luglio 1975, n. 1474.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole da « 11 ottobre 1968 » *del quattordicesimo rigo fino alle parole* « 30 settembre 1976 n. 851 » *del trentaduesimo rigo, e le parole da* « 22 giugno 1970 » *del trentaseiesimo rigo alla fine dell'articolo.*

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ementamento del relatore, di cui ho dato lettura, accolto dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 1.

È autorizzato lo stanziamento di lire 1 miliardo 250 milioni per la copertura dei residui oneri relativi all'esecuzione del pri-

(...)

VENTURINI. Chiedo spiegazioni in ordine al significato del terzo comma dello emendamento, che riguarda i prezzi non previsti nella stima che è servita di base per la determinazione del corrispettivo della concessione sopracitata.

LA ROCCA, *Relatore*. Il terzo comma si lega direttamente al secondo, il quale stabilisce che i ministri dei trasporti e del tesoro, previa intesa con il comune di Roma ai fini del coordinamento con la concessione comunale in atto per l'attrezzaggio della linea, sono autorizzati ad affidare in concessione la costruzione delle suindicate opere, alle medesime condizioni previste dalla prima concessione riportata all'articolo 1, come modificata dagli atti aggiuntivi, in particolare da quello approvato con decreto interministeriale 8 maggio 1975 n. 1359: tutti questi atti costituiscono il disciplinare finale di concessione, che regola i rapporti sia con la SACOP che con l'INTERMETRO SpA, sulla cui base si sono sviluppati tutti i rapporti successivi. Per la trattativa ai fini dell'appalto, si prenderà a base questo schema di concessione, che si riferisce soltanto ad opere civili e di armamento della linea metropolitana in quanto per la concessione di opere di attrezzaggio era competente il comune e non il ministero. Ora, per il completamento delle residue opere (ad esempio per l'asta di manovra, per l'attrezzatura necessaria ad assicurare il funzionamento delle scale mobili) sono previste sia opere civili, sia opere relative all'armamento, sia, infine, opere relative all'attrezzaggio. Allora, si prende a base della trattativa il disciplinare di concessione che è stato stipulato, con tutte le approvazioni ministeriali, regionali e comunali, ed attualmente vigente tra il comune di Roma e la concessionaria, che ha eseguito o sta eseguendo le opere di attrezzaggio. A questo punto abbiamo il panorama completo sulla base del quale si svolgerà la trattativa con le concessionarie.

VENTURINI. Mi sembra che, nonostante si consenta la trattativa privata, la legge provvederà a stabilire tutto e il ministero non sarà in grado di condurre alcuna trattativa.

LA ROCCA, *Relatore*. Non si parla di prezzi, ma di criteri per la determinazione di essi. I costi di realizzazione dei progetti e i tempi di esecuzione, anche parziali, sono presi in considerazione all'articolo 3. Questa procedura è stata adottata per guadagnare tempo, altrimenti sarebbe stato necessario approvare un nuovo disciplinare di concessione, e poi procedere alla trattativa.

VENTURINI. Mi dichiaro sodisfatto dei chiarimenti.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore interamente sostitutivo dell'articolo 2, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

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

ART. 3.

La complessiva spesa di lire 14.000.000.000 di cui ai precedenti articoli 1 e 2 sarà iscritta al capitolo n. 7201 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1977.

Al relativo onere si provvede: quanto a lire 4 miliardi 125.000.000 con le somme esistenti sul capitolo n. 7274 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per annualità relative a limiti di impegno iscritti per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma in applicazione della legge 29 dicembre 1969, n. 1042; quanto a lire 9.188.000.000 con le somme esistenti sul capitolo n. 7275 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per concorso dello Stato nella spesa per le opere di completamento e per l'approvvigionamento del materiale per la ferrovia metropolitana di Roma, di cui alla legge 19 febbraio 1970, n. 82; quanto a lire 687.000.000 mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1977.

All'uopo le somme come sopra esistenti saranno versate, per il predetto complessivo importo di lire 13.313.000.000 al capitolo n. 3570 dello stato di previsione dell'entrata dello Stato dell'anno finanziario 1977,

ai fini della loro iscrizione nello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 3 aggiungere il seguente:

ART. ...

L'esecuzione delle opere è dichiarata urgente e indifferibile agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865 n. 2959, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

Ha facoltà di illustrarlo.

LA ROCCA, *Relatore*. Per la realizzazione delle opere previste dal disegno di legge sono necessari ulteriori atti di esproprio: in particolare, per la costruzione dell'asta di manovra, più che di esproprio, si tratta di stabilire un vincolo di inedificabilità nel terreno previsto come zona di rispetto dell'area soprastante a quella occupata dall'asta di manovra medesima. Per quanto riguarda invece l'officina-rimessa, poiché è previsto un ingrandimento rispetto al progetto originario, necessita uno spazio maggiore. Il Ministero, nel passato, ha incontrato notevoli difficoltà ad ottenere dagli organi competenti il rilascio delle dichiarazioni di urgenza e di indifferibilità, presupposti necessari per dare concretamente luogo all'esproprio, in quanto la costruzione di una metropolitana, può essere considerata come un'opera pubblica urgente soltanto attraverso una interpretazione estensiva della vigente legge sulle opere pubbliche ed il superamento di queste difficoltà ha comportato spesso perdite di tempo notevoli. Con questo emendamento, in sostanza, si mette il Ministero nella condizione di agire con celerità. Non si chiede alcuna modificazione dei meccanismi di esproprio vigenti, ma si stabilisce soltanto che, per le opere previste dal disegno di legge, il Ministero è autorizzato ad avere la dichiaraziane di urgenza e di indifferibilità per procedere all'esproprio.

BOCCHI. Concordo sull'esigenza di dichiarare per legge che le opere sono urgenti e indifferibili. Non sono d'accordo sul riferimento alle leggi riguardanti gli espropri, perché si tratta di norme che hanno avuto molte modificazioni nel tempo. È sufficiente riferirsi, a mio avviso, alle leggi vigenti per gli espropri, altrimenti corriamo il rischio di richiamare solo alcune delle leggi necessarie.

PRESIDENTE. Si potrebbe adoperare quest'altra formulazione: « agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2959 e successive modificazioni ».

BAGHINO. Quando io mi ero dichiarato favorevole a questo articolo aggiuntivo, pensavo che fosse ispirato al desiderio di evitare eccessive lungaggini nell'espletamento delle pratiche per l'assegnazione delle opere.

E invece? Invece si vuole inserire una norma che nulla ha a che fare con il testo del disegno di legge: infatti, in quale articolo c'è un riferimento all'esproprio? Ma non è solo incongruente: è anche inutile, perché è pacifico che la pubblica amministrazione ha sempre il potere di adottare la procedura d'urgenza.

In ogni caso, se proprio si vuole approvare questo articolo aggiuntivo, penso che sia il caso di sopprimere le parole da « agli effetti » fino alla fine, e di aggiungere le altre: « secondo le norme vigenti ».

PRESIDENTE. Ai fini di una migliore comprensione propongo il seguente subemendamento:

Aggiungere dopo le parole: « delle opere » *le seguenti*: « previste dalla presente legge ».

LA ROCCA, *Relatore*. Sono favorevole.

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

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente subemendamento:

Sostituire le parole: « agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865 n. 2959, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188 » *con le seguenti*: « secondo le norme vigenti ».

LA ROCCA, *Relatore*. Sono contrario.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento dell'onorevole Baghino di cui ho dato lettura, non accettato né dal relatore né dal Governo.

(*È respinto*).

L'onorevole Bocchi ha presentato il seguente subemendamento:

Sostituire le parole: « modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188 » *con le seguenti*: « e successive modificazioni ».

LA ROCCA, *Relatore*. Sono favorevole.

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

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale era orientato favorevolmente nei confronti del disegno di legge che abbiamo oggi discusso, anche perché, dalle assicurazioni ricevute dal Governo, sembra veramente che si tratti dell'ultimo stanziamento aggiuntivo.

Purtroppo le perplessità determinate dall'introduzione dell'articolo 4 sono talmente gravi da non apparire in alcun modo superabili: è per questo motivo che preannunzio il voto contrario del mio gruppo.

MAROCCO. Prendo la parola brevemente per esprimere l'adesione del gruppo democristiano al disegno di legge così come risulta riformulato dopo il lavoro del gruppo di lavoro, e soprattutto dopo l'approvazione di alcuni emendamenti grazie ai quali sono state rimosse le nostre preoccupazioni relative al problema della concessione dei lavori, consentendo la possibilità di una trattativa privata tra il comune e le ditte concessionarie che abbiano già operato nell'ambito della linea A.

Un'altra garanzia che intendevamo ottenere era quella di una rapida esecuzione dei lavori, e riteniamo che il riferimento alla legge n. 2959 del 1865 sia in grado di fornircela. La così acquisita rapidità di procedura permetterà, per l'avvenire, di non dover più fare ricorso a richieste di ulteriori finanziamenti resi necessari dalla lievitazione dei costi a fronte di una inflazione galoppante.

Riteniamo inoltre che il provvedimento, anche per i meccanismi di esproprio introdotti, possa consentire una esecuzione della opera in tempi il più possibile ravvicinati.

OTTAVIANO. Prendo la parola brevemente per dire che il voto favorevole già preannunciato del gruppo comunista significa che riteniamo valida la dichiarazione del Governo a considerare questo come lo ultimo stanziamento.

Vorrei peraltro sollecitare la Commissione a vigilare affinché il Ministero, cui abbiamo assegnato compiti che gli sono propri, sia solerte nell'esecuzione e porti a compimento questa opera.

VENTURINI. Credo che la Commissione abbia svolto un buon lavoro evitando un precedente che, secondo me, sarebbe stato di notevole gravità. Soprattutto mi auguro, oltre al fatto che questo sia l'ultimo stanziamento – cosa in cui credo ben poco, ma se il Governo lo ha assicurato, probabilmente lo fa con cognizione di causa –, che in futuro il Governo sia più guardingo nel chiamare il Parlamento – e il Governo stesso – ad assumere delle responsabilità che competono ad altri, rispettando quel principio di divisione dei poteri che è una delle basi sulle quali poggia la nostra Costituzione.

Quindi il gruppo socialista voterà a favore dell'approvazione del provvedimento, esortando il Governo a vigilare non solo su questa parte delle opere della metropolitana, ma su tutta la costruzione della metropolitana di Roma, che è un'opera importante ed urgente ma che, alla fine, deve risultare valida dal punto di vista legislativo, esecutivo, tecnico e morale.

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

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

25.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 DICEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Discussione e approvazione):

FOSSA ed altri: Modifiche ed integrazioni alla legge 8 aprile 1976, n. 203, recante norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere (*Approvata dal Senato*) (1756) 187

PRESIDENTE 187, 189, 190
BAGHINO 189
FEDERICO, *Relatore* 188, 189
ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 189
TAMBURINI 189

Proposta di legge (Discussione e rinvio):

BERNARDI ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1841) . 191

PRESIDENTE 191, 192, 193
BAGHINO 192
BOCCHI 192

PAG.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni* . . . . 193.
LA ROCCA, *Relatore* 191, 192

Votazione segreta:
PRESIDENTE 193

La seduta comincia alle 18,45.

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

(*È approvato*).

Discussione della proposta di legge Fossa ed altri: Modifiche ed integrazioni alla legge 8 aprile 1976, n. 203, recante norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere (Approvata dal Senato) (1756).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Fossa, Ferrala-

sco, Signori e Segreto: « Modifiche ed integrazioni alla legge 8 aprile 1976, n. 203, recante norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere », già approvata dal Senato della Repubblica nella seduta del 28 settembre 1977.

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

FEDERICO, *Relatore*. La proposta di legge che si discute prevede alcune modifiche alla legge 8 aprile 1976, n. 203, al fine principale di superare alcuni impedimenti derivanti dall'applicazione concreta di essa. Tale legge com'è noto, emanata in conformità alle direttive imposte dalla Convenzione internazionale dell'inquinamento adottate a Londra nel 1973, ha disposto che la progettazione, la costruzione e la gestione degli impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere, siano affidate in concessione, con decreto del ministro della marina mercantile, alle società a partecipazione statale che gestiscono i bacini di carenaggio e le officine di riparazione in alcuni principali porti italiani (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Taranto, Venezia e Trieste).

Ora, nel corso delle procedure per la applicazione di tale legge sono intervenute difficoltà d'ordine tecnico ed amministrativo, anche per il rispetto dei limiti di accettabilità per lo scarico in mare di idrocarburi da parte di nuovi impianti disposti dalla legge 5 maggio 1976, n. 319 (legge Merli). Tanto che, a quanto risulta, i fondi stanziati (otto miliardi per il 1976) non sono stati utilizzati neppure in parte: pare che per un solo progetto di 180 milioni di lire sia stata avanzata richiesta di parere al Consiglio di Stato.

È stata perciò avvertita l'esigenza di realizzare nei predetti porti, ad integrazione degli impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere, anche impianti di degasificazione delle navi.

La proposta di legge che stiamo esaminando prevede, di conseguenza, l'erogazione di contributi statali per la realizzazione di tali impianti nei limiti, però, degli stanziamenti complessivi già disposti dall'articolo 1 della ricordata legge n. 203 e fissati nello stanziamento complessivo di lire 40 miliardi ripartiti in cinque esercizi e per una misura di contributo non superiore all'80 per cento della spesa.

Inoltre poiché tale legge non ha potuto trovare applicazione nei confronti del porto di Genova, è stata prevista una deroga con la quale si rende possibile la sollecitata realizzazione di questi impianti anche nello scalo genovese. In tale porto, infatti, opera un consorzio autonomo, il quale in base alla propria legge istitutiva ha competenza esclusiva in materia di concessioni demaniali marittime ed in materia di concessione e di costruzione di opere e che, perciò, provvede direttamente alla progettazione e costruzione delle opere portuali.

Nell'ambito di tali competenze, la realizzazione degli impianti di depurazione di cui trattasi non può che essere affidata al consorzio stesso, il quale ha finora provveduto alla costruzione dei bacini di carenaggio e di tutte le altre opere portuali, e che potrebbe anche affidare, in base alla legge istitutiva, la realizzazione e la gestione degli impianti in questione ad altra società mediante concessione.

Infine, tenuto conto della possibilità di utilizzazione da parte delle società di cui all'articolo 1 della ricordata legge n. 203, di impianti di raccolta e di trattamento già esistenti, realizzati da enti e società pubblici o privati, è stata predisposta una disposizione integrativa nel testo di proposta di legge che prevede l'erogazione di contributi statali ai proprietari di tali impianti, sempre nei limiti degli stanziamenti complessivi già disposti con la citata legge, qualora il ministro della marina mercantile autorizzi le società medesime ad avvalersi degli impianti, previa intesa con i loro proprietari.

Concludo rilevando che è appunto il caso di sottolineare che anche per la materia disciplinata dalla proposta di legge

che andremo ad approvare, occorre un'attività di attenta vigilanza da parte del Governo affinché i contributi siano destinati effettivamente ed esclusivamente agli scopi per i quali sono stati erogati.

Per questo ragioni che, assai sinteticamente ho esposto, raccomando una rapida approvazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

TAMBURINI. La relazione dell'onorevole Federico e il dibattito già avvenuto in sede referente mi consentono di preannunziare il voto favorevole del gruppo comunista sulla proposta di legge n. 1756.

Come è noto, il provvedimento in discussione – come già la legge n. 203 del 1976 – si riferisce alla convenzione di Londra del 1973, sull'inquinamento del mare. Questa, tra l'altro, deve ancora essere ratificata dall'Italia e colgo l'occasione per sollecitare il Governo ed il Parlamento a provvedere al riguardo.

La proposta di legge completa la normativa prevista dalla legge n. 203 dello aprile 1976, relativa alla progettazione, costruzione e gestione degli impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere, prevedendone l'affidamento alle società a partecipazione statale che gestiscono bacini di carenaggio.

È noto che al Senato si era provveduto, con i primi due articoli, a colmare una lacuna normativa che impediva al porto di Genova di dare attuazione alla legge n. 203 del 1976 e ad introdurre la disposizione relativa alla realizzazione di stazioni di degasificazione nelle nuove cisterne, prevedendo appositi stanziamenti.

L'articolo 3, invece, che recita all'ultimo comma: « Nel caso in cui l'utilizzazione da parte delle società a partecipazione statale renda necessari l'ampliamento ed il potenziamento degli impianti esistenti, il ministro della marina mercantile è autorizzato ad erogare ai proprietari un contributo fino al 60 per cento delle spese sostenute per l'ampliamento ed il potenziamento degli impianti medesimi », disciplina l'uso delle risorse in modo da evitare dispersione degli interventi. Bisogna dire, però, che la norma consente una discrezionalità molto ampia al Ministero: c'è il rischio che si verifichino situazioni nelle quali i fondi pubblici sono devoluti per fini diversi da quelli previsti dalla legge.

Per la verità, si tratta di perplessità già manifestate in sede referente. In particolare, il sottosegretario Rosa, aveva avvertito acutamente l'esistenza del problema, ed aveva affermato che il Ministero aveva già previsto la necessità di attuare, in tutte le fasi delle operazioni, uno specifico e continuo controllo, prima di deliberare l'erogazione dei finanziamenti.

Anche in sede legislativa vogliamo, perciò, prendere atto di questo impegno e cercheremo di operare in modo che nella gestione della legge non venga a mancare il controllo del Parlamento, attraverso la nostra Commissione.

Concludendo, mi pare che la soluzione del problema, ormai non più dilazionabile, del controllo dell'inquinamento del Mediterraneo possa ricevere da questa legge un notevole contributo.

BAGHINO. Mi pare che dopo la discussione svoltasi nella passata legislatura che rese molto problematica l'applicazione dell'articolo 3 della legge n. 203 del 1976, il provvedimento che ci accingiamo ad approvare sia molto opportuno.

Per questo motivo e, in particolare, per l'obiettiva situazione di difficoltà che si registra nel porto di Genova, il gruppo del MSI-destra nazionale voterà a favore della proposta di legge.

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

FEDERICO, *Relatore*. Ho solo da raccomandare una sollecita approvazione della proposta di legge.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi associo al relato-

re: si tratta di un provvedimento veramente urgente.

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

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile, d'intesa con quello dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, provvederà con suo decreto a stabilire, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, quali fra i porti indicati all'articolo 1 della legge 8 aprile 1976, n. 203, dovranno essere attrezzati con idonee stazioni per la degasificazione delle navi.

Per la realizzazione e la gestione delle stazioni di degasificazione ritenute necessarie ai sensi del comma precedente si applicano le disposizioni di cui alla legge 8 aprile 1976, n. 203.

I contributi per la realizzazione delle stazioni di degasificazione, corrisposti secondo le modalità di cui al quinto comma dell'articolo 1 della legge 8 aprile 1976, n. 203, faranno carico allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile nei limiti degli stanziamenti complessivi disposti con la medesima legge.

Sono abrogate le disposizioni relative alla costruzione degli impianti di degasificazione delle navi annessi ai bacini di carenaggio da realizzarsi con contributo dello Stato di cui alle leggi 10 luglio 1969, n. 470, 27 ottobre 1969, n. 810, e 28 gennaio 1974, n. 58.

(*È approvato*).

ART. 2.

La realizzazione nel porto di Genova degli impianti previsti dalla legge 8 aprile 1976, n. 203 e dal precedente articolo 1 è assunta dal Consorzio autonomo del predetto porto in conformità alla propria legge istitutiva, direttamente o mediante concessione ad una società che risponda ai requisiti indicati al primo comma dell'articolo 1 della citata legge 8 aprile 1976, n. 203, e conformemente alle disposizioni contenute nel terzo e quarto comma dello stesso articolo.

Il contributo previsto dall'articolo 1 della legge 8 aprile 1976, n. 203 è erogato al Consorzio autonomo del porto di Genova secondo le modalità previste dall'articolo 5 della legge 6 agosto 1974, n. 366, in quanto applicabili.

L'ammontare del contributo sarà stabilito dal Ministro della marina mercantile in relazione agli impegni di spesa per gli altri porti indicati all'articolo 1 della legge 8 aprile 1976, n. 203, e comunque in misura non superiore all'80 per cento della spesa sostenuta dal Consorzio autonomo del porto di Genova e debitamente documentata.

(*È approvato*).

ART. 3.

Qualora nei porti di cui all'articolo 1 della legge 8 aprile 1976, n. 203, o in zone con essi collegate, esistano impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere, già realizzati da enti o società pubblici o da privati, il Ministro della marina mercantile può autorizzare le società a partecipazione statale di cui allo articolo 1 della legge 8 aprile 1976, n. 203, a stipulare convenzioni con i proprietari per l'utilizzazione degli impianti.

Nel caso in cui l'utilizzazione da parte delle società a partecipazione statale renda necessari l'ampliamento ed il potenziamento degli impianti esistenti, il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad erogare ai proprietari un contributo fino al 60 per cento delle spese sostenute per l'ampliamento ed il potenziamento degli impianti medesimi.

(*È approvato*).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione della proposta di legge Bernardi ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1841).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bernardi, Marzotto Caotorta, Bocchi e Guasso: « Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada ».

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Credo che l'urgenza imponga di essere estremamente sintetici. D'altro canto il lavoro del relatore risulta rilevantemente facilitato dal fatto che la proposta di legge presenta le firme di forze politiche rappresentative di una ampia maggioranza di questa Commissione, tanto da far presumere che non emergeranno pareri contrari alla proposta stessa.

Pur rilevando che si tratta della terza proroga dei termini previsti dalla legge n. 298 del 1974 (la prima proroga avvenne con il decreto-legge 30 gennaio 1976 convertito in legge con la legge 29 marzo 1976, n. 61, cui fece seguito l'ulteriore proroga fino al 31 dicembre 1977 stabilita dal decreto-legge 23 dicembre 1976, ridotta poi da un anno a dieci mesi in sede di conversione in legge), riteniamo che essa si renda necessaria per permettere al Governo di realizzare i meccanismi di applicazione della legge n. 298, senza arrecare agli autotrasportatori pregiudizi scaturenti dall'imminente scadenza del termine di cui si tratta. In sostanza si prevede l'estensione da due a quattro mesi del periodo in cui gli autotrasportatori sono tenuti a presentare domanda per la iscrizione agli albi stessi, pena la decadenza delle autorizzazioni di cui sono attualmente titolari.

Mi preme far osservare che tuttora esistono e sono aperti – e mi permetto di sollecitare una iniziativa del Governo in proposito – alcuni problemi relativi alla gestione successiva degli adempimenti previsti dalla legge n. 298.

In modo particolare, sappiamo che è stato approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica il progetto per l'utilizzazione della legge sull'occupazione giovanile in questo settore, progetto che prevede che il 50 per cento del personale da utilizzare sia assunto nel Mezzogiorno d'Italia. È noto invece che in questo, come in altri settori della pubblica amministrazione, le esigenze sono più pressanti altrove, piuttosto che nel Mezzogiorno.

Altro problema che ulteriormente si pone è quello della compatibilità di alcuni elementi assunti a suo tempo dalla pubblica amministrazione, che ancora non hanno trovato una sistemazione adeguata. Parlo di quelle 600 persone circa che hanno un titolo di studio di scuola superiore, che svolgono di fatto mansioni superiori alle qualifiche in cui sono inquadrate e che si trovano a lavorare fianco a fianco con chi ha titoli e riconoscimento di mansioni superiori; è evidente che esiste all'interno di questa categoria un notevole stato di agitazione.

Nel raccomandare quindi una sollecita approvazione del provvedimento al nostro esame, mi riservo di presentare un ordine del giorno che impegni il Governo ad una iniziativa più decisa, anche nei confronti delle organizzazioni sindacali, diretta a trovare una adeguata sistemazione al personale assunto per le esigenze connesse all'istituendo albo nazionale dei trasportatori.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BOCCHI. Il gruppo comunista concorda con quanto affermato dal relatore e, soprattutto, sulla necessità dell'ampliamento a quattro mesi del termine per la presentazione della domanda di iscrizione all'albo degli autotrasportatori. Ciò al fine di permettere un maggiore grado di conoscenza e di informazione agli autotrasportatori stessi e alle loro associazioni di categoria ed un più congruo lasso di tempo anche ai vari uffici che devono rilasciare documentazione e che si dubita siano attrezzati ad esaurire rapidamente tutte le pratiche che verranno loro richieste.

Vorrei inoltre rivolgere al presidente e al sottosegretario l'invito a provvedere ad una sollecita riconvocazione di quel gruppo di lavoro che all'interno di questa Commissione era stato costituito proprio in relazione alla complessità dei problemi inerenti alla applicazione della legge n. 298 del 1974 e che sono stati in parte definiti con il decreto legislativo n. 616, in attuazione della legge n. 382. Solo in parte definiti con questa ultima disposizione, perché i problemi che qui il relatore ricordava e che sono inerenti ai problemi della motorizzazione vanno al di là per il loro carattere generale della previsione della legge n. 298. Tutti questi problemi, così come la questione che riguarda l'assunzione di giovani e la loro destinazione, saranno verificati nei rapporti che intercorrono fra Ministero e regioni, – che mi risulta siano stati già avviati – soprattutto perché con il 1° gennaio 1978 gran parte delle competenze relative alla tenuta degli albi, particolarmente quella istruttoria per la formazione degli albi provinciali degli autotrasportatori, sono passate alle regioni, che a loro volta le hanno delegate alle province.

Concludendo, esprimiamo evidentemente il nostro assenso al provvedimento essendo noi cofirmatari – fra l'altro – della proposta di legge e sottolineiamo ancora una volta la necessità che venga riconvocato il gruppo di lavoro cui ho fatto riferimento, per continuare l'opera di informazione e per stabilire la soluzione di tutte quelle questioni che non si risolvono con la proroga del termine previsto dal presente provvedimento e che non sono state risolte da precedenti disposizioni legislative.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che la possibile convocazione del gruppo di lavoro della Commissione era stata già discussa dall'Ufficio di presidenza, ma successivamente sono emerse diverse esigenze derivanti dal calendario dei lavori.

BAGHINO. Questa proposta di legge dovrà essere votata in questo testo?

BOCCHI. No, è nostra intenzione presentare un emendamento che prevede una proroga fino al 1° maggio.

BAGHINO. Nella precedente legislatura, ho già partecipato alle diverse formulazioni di questo provvedimento di legge, per cui, ora, non posso che meravigliarmi delle continue richieste di proroghe.

Infatti questi ritardi stanno complicando la situazione e, di proroga in proroga, stiamo rendendo difficile l'attuazione di questa legge, che non era voluta da tutti i gruppi politici. Così permangono dei contrasti e, se dovremo ridiscutere la legge n. 298, queste proroghe diventeranno inutili proprio perché verrà mortificata la legge sopra citata.

Comunque voterò a favore di una ulteriore proroga per consentire, ancora una volta, al Governo di adempiere a tutte quelle incombenze previste dal provvedimento.

In ogni caso, debbo sottolineare che non esiste un accordo per la realizzazione di questo albo previsto dal provvedimento, e ciò è dimostrato dal fatto che è subentrato il problema di affidare talune competenze attribuite in maniera diversa dalla legge n. 298 alle regioni, e particolarmente alle province.

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

LA ROCCA, *Relatore*. Rispondendo alle varie osservazioni formulate dai colleghi,

debbo affermare che non esiste una volontà di cambiare le carte in tavola, bensì quella di arrivare ad una sollecita approvazione della proposta di legge. L'ulteriore proroga (oggetto dell'emendamento) non si riferisce a tutta la legge n. 298, ma solo al termine per la presentazione delle domande per la iscrizione all'albo, ed ha lo scopo di consentire ai trasportatori di presentare le loro richieste, secondo le procedure e le formalità stabilite con l'accordo delle categorie interessate.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni.* Il Governo si associa a quanto ha detto il relatore La Rocca ed è favorevole all'approvazione del provvedimento di legge modificato dall'emendamento concernente la proroga.

PRESIDENTE. In attesa del parere della I Commissione, l'esame degli articoli è rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione, a scrutinio segreto, della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Fossa ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 8 aprile 1976, n. 203, recante norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere » (1756).

Presenti	31
Votanti	30
Astenuti	1
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Forte, Froio, Gatto, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Venturini.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 19,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

26.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 DICEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):

BERNARDI ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1841) . 195

PRESIDENTE 195, 196, 197

BAGHINO 196

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 196, 197

LA ROCCA, *Relatore* 196

Votazione segreta:

PRESIDENTE 197

La seduta comincia alle 12,35.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione della proposta di legge Bernardi ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (1841).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bernardi ed altri: « Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada ».

Comunico che la I Commissione affari costituzionali e la IV Commissione giustizia hanno espresso parere favorevole.

Nella scorsa seduta avevamo chiuso la discussione sulle linee generali ed il sottosegretario Dal Maso, che sostituiva il sottosegretario Degan, si era limitato ad esprimere parere favorevole. Ora, se il rappresentante del Governo vuole integrare questa dichiarazione, può senz'altro farlo.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, pur essendosi intensamente impegnato ed avendo fatto quanto era possibile, dati i noti condizionamenti, per rispettare il termine previsto della legge n. 298, ritiene giusto che si tenga conto dello stato di preoccupazione delle categorie interessate per l'avvicinarsi della scadenza e, pertanto, dà il proprio assenso alla proposta di legge.

Desidero solo preannunciare la presentazione di un articolo aggiuntivo in base al quale si proroga anche il termine di cui al quarto comma dell'articolo 61 della legge 6 giugno 1974, n. 298, al 30 settembre 1978, in quanto tale termine, scadendo sei mesi dopo il termine previsto dal secondo comma dell'articolo 61, che viene prorogato con la proposta di legge al nostro esame, viene a cadere alla fine di agosto, in un periodo tradizionalmente feriale, che ci auguriamo rimanga tale, nonostante l'austerità imperante.

L'articolo aggiuntivo recita così: « Il quarto comma dell'articolo 61 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente: « La domanda si intende accettata se, entro il 30 settembre 1978, il Comitato provinciale non provvede a notificarne il rigetto con indicazione specifica dei requisiti o delle condizioni mancanti ».

Questa breve proroga dovrebbe consentire una maggiore certezza sia all'amministrazione sia alle categorie interessate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Il termine, previsto dall'articolo 61, comma secondo, della legge 6 giugno 1974 n. 298 e successive modificazioni ed integrazioni, entro il quale coloro che al 31 ottobre 1977 già esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi devono provvedere a richiedere l'iscrizione nell'albo, è ulteriormente prorogato al 1° marzo 1978.

Gli onorevoli Bocchi, Marzotto Caotorta, Guasso, Pani e La Rocca hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: 1° marzo 1978, *con le altre*: 30 aprile 1978.

LA ROCCA, *Relatore*. Sono favorevole.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero rilevare che se verrà approvato questo emendamento, cui mi dichiaro favorevole, non ha più ragione di essere l'articolo aggiuntivo la cui presentazione ho preannunciato poc'anzi.

BAGHINO. Nella precedente seduta avevo espresso molte lamentele per i ritardi nella attuazione della legge concernente l'istituzione dell'albo degli autotrasportatori. Specifico che, pur mantenendo tutte quelle critiche, voterò a favore dell'emendamento.

PRESIDENTE. In relazione a questa dichiarazione dell'onorevole Baghino, desidero sottolineare che la proposta di legge non tende a fare slittare ulteriormente l'attuazione della legge n. 298, bensì a consentire che essa giunga concretamente in porto.

Pongo in votazione l'emendamento Bocchi, accolto dal relatore e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso che, dopo la modifica testè apportata, risulta così formulato:

« Il termine, previsto dall'articolo 61, comma secondo, della legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni ed integrazioni, entro il quale coloro che al 31 ottobre 1977 già esercitano l'autotrasporto

di cose per conto di terzi devono provvedere a richiedere l'iscrizione nell'albo, è ulteriormente prorogato al 30 aprile 1978 ».

(*È approvato*).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-*bis*.

Il quarto comma dell'articolo 61 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« La domanda si intende accettata se, entro il 30 settembre 1978, il Comitato provinciale non provvede a notificarne il rigetto con indicazione specifica dei requisiti o delle condizioni mancanti ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come ho già fatto presente, questo emendamento è diventato superfluo a seguito dell'approvazione della modifica all'articolo 1, per cui lo ritiro.

PRESIDENTE. Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(*È approvato*).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Bernardi ed altri: « Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada » (1841).

Presenti	26
Votanti	25
Astenuti	1
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Forte, Guasso, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Pani, Pezzati, Salomone, Tamburini, Tombesi.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 12,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

27.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 DICEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (*Approvato dalla VIII Commissione del Senato*) (1689) . . . 217

PRESIDENTE 217, 218

BAGHINO 218

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* . . . 218

DEL CASTILLO, *Relatore* 217

Votazione segreta:

PRESIDENTE 219

La seduta comincia alle 9,30.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, su richiesta del gruppo della democrazia cristiana, il deputato Ianniello sostituisce, per questa seduta, il collega Micheli.

Discussione del disegno di legge: Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano (1871); e della proposta di legge Morazzoni ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, concernente modifiche alle norme relative al sistema aeroportuale di Milano (1721).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano »; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Morazzoni, Colucci, Calaminici, Marzotto Caotorta, Moro Paolo, Tesini Aristide, Ferrari Silvestro, Forni, Baldassari, Ottaviano, Venturini: « Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, concernente modifiche alle norme relative al sistema aeroportuale di Milano ».

Comunico che è pervenuto il parere favorevole della V Commissione bilancio.

L'onorevole Piccinelli ha facoltà di svolgere la relazione.

PICCINELLI, *Relatore*. Entrambi i provvedimenti di legge tendono a prorogare i termini, rivelatisi insufficienti, previsti dagli articoli 1 e 3 della legge n. 420 del 1971, di cinque anni.

Possiamo quindi assumere come testo base quello della proposta di legge Morazzoni ed altri, anche perché il testo è più ampio, ed in esso inserire il testo governativo; oppure, possiamo assumere come testo base quello del Governo. A questo proposito desidero sentire il parere del Governo e della Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sembra più conciso il testo

(...)

so periodo. Ai fini del computo di tale trattamento vengono esclusi: il compenso per lavoro straordinario a tempo o a cottimo; il trattamento di missione o indennità sostitutiva; l'indennità integrativa speciale; l'aggiunta di famiglia; la tredicesima mensilità; l'indennità per gli addetti ai centri meccanografici; le indennità di cui agli articoli 29, 30, 53, 54, 57, 58 e 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni; il premio di esercizio che è da corrispondere sulla base dell'articolo 70 e i soprassoldi legati a particolari condizioni di servizio di cui agli articoli 81 e 82-*bis* delle stesse disposizioni sulle competenze accessorie di cui alla citata legge; la fascia di lire 35.500 mensili di cui al terzo comma del presente articolo ».

(*È approvato*).

ART. 5.

L'indennità pensionabile eccedente la fascia di lire 35.500, i compensi speciali concessi ai sensi dell'articolo 70 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni nonché le prestazioni richieste ed effettuate dal personale ferroviario a decorrere dal 16 febbraio 1974, in deroga al disposto del penultimo comma dell'articolo 2 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, sono remunerabili e, comunque, non soggetti a recupero fino alla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 6.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'esercizio 1977, valutato in lire 18.700 milioni, si farà fronte quanto a lire 3.700 milioni con le disponibilità recate rispettivamente dal capitolo 108 « Oneri a carico dell'Azienda per contributi all'ENPAS » per lire 1.200 milioni, e dal capitolo 113 « Compensi al personale per lavoro straordinario e a cottimo » per lire 2.500 milioni, e quanto a lire 15.000 milioni mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 101 « Stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi al personale » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1977.

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

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1689).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 luglio 1977.

Ricordo che nella seduta del 28 settembre 1977 si è chiusa la discussione sulle linee generali e, dopo le repliche del relatore e del Governo l'esame degli articoli era stato sospeso in attesa del parere della I Commissione su un emendamento del relatore all'articolo 1.

Proseguiamo dunque l'esame degli articoli.

DEL CASTILLO, *Relatore*. Ritiro l'emendamento presentato nella precedente seduta, in quanto nel frattempo è intercorso un accordo sindacale con il Governo. In tale accordo – mi riferisco a quello del 12 ottobre 1977 – tutta questa materia sarebbe stata regolata nel decreto presidenziale a cui la scorsa volta ho fatto riferimento.

Annuncio, quindi, la presentazione di un emendamento soppressivo dell'articolo

1, e di un altro modificativo dell'articolo 3, mentre l'articolo 2 rimane nella stessa stesura del testo originario. L'articolo 3 del disegno di legge va modificato in quanto, con la soppressione dell'articolo 1, si è modificata la copertura. Ritengo che queste mie proposte possano trovare accoglimento da parte della Commissione.

BAGHINO. Nella discussione avvenuta nella precedente seduta dichiarammo il nostro voto favorevole. Oggi, con la proposta di sopprimere l'articolo 1, riduciamo il disegno di legge alla stregua di un micro-provvedimento. La nostra Commissione non è mai chiamata ad approvare provvedimenti organici che comportino una ristrutturazione globale del settore. Noi siamo chiamati sempre a varare provvedimenti tampone e sanare, temporaneamente, situazioni compromesse.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Sono favorevole al ritiro dell'emendamento da parte del relatore, alla soppressione dell'articolo 1 ed alla modificazione dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Do nuovamente lettura del primo articolo:

ART. 1.

Al personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, comandato in missione per l'intero orario di servizio in località distanti meno di 12 chilometri ed oltre 3 dall'edificio in cui ha sede l'ufficio di appartenenza, collegate con questo da regolari servizi di linea o raggiunte facendo uso di automezzo proprio, viene corrisposta, oltre il rimborso delle spese di viaggio e la indennità chilometrica, ai sensi delle vigenti disposizioni, una indennità di lire 3.000 giornaliere; la misura di detta indennità potrà essere modificata, in caso di variazione dell'indennità di missione, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro del tesoro.

Il trattamento di cui al primo comma non compete per le missioni compiute entro il perimetro dell'abitato in cui è ubicato l'ufficio di appartenenza, non si cumula con altre indennità o rimborsi eventualmente spettanti allo stesso titolo in base alle norme in vigore e spetta al personale suindicato anche per missioni in località distanti 12 chilometri o più, qualora gli interessati optino per esso.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 1.

Pongo in votazione l'articolo 1, di cui il relatore ha chiesto la soppressione, favorevole il Governo.

(*È respinto*).

L'articolo 1 si intende pertanto soppresso.

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

ART. 2.

L'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 11 maggio 1976, n. 269, è sostituito dal seguente:

« Al personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, compreso quello degli uffici locali e delle agenzie, che effettua in modo diretto, a contatto con il pubblico e per almeno due ore nell'arco della giornata lavorativa, operazioni con effettivo maneggio di danaro attinenti ai servizi di cui all'articolo 100, primo e secondo comma, del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, compete un'indennità giornaliera di maneggio di valori di lire 350 (trecentocinquanta); detta indennità non può essere corrisposta a più di una unità per ogni sportello ».

(*È approvato*).

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

32.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1689) 245

PRESIDENTE 245, 246

BAGHINO 246

DEL CASTILLO, *Relatore* 246

TIRIOLO *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni* 246

La seduta comincia alle 11,15.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione del Senato) (1689).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 luglio 1977.

Ricordo che nella precedente seduta del 21 dicembre 1977 è stato respinto l'articolo 1, approvato l'articolo 2 ed approvato in linea di massima, in attesa del parere della V Commissione bilancio, il nuovo testo dell'articolo 3.

DEL CASTILLO, *Relatore*. La V Commissione bilancio ha espresso nella seduta del 5 aprile scorso parere favorevole al nuovo testo dell'articolo 3 trasmesso in data 21 dicembre 1977, consequenziale alla soppressione dell'articolo 1.

TIRIOLO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Esprimo il parere favorevole del Governo sull'emendamento sostitutivo dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 3, di cui do nuovamente lettura:

ART 3.

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in lire 2.550.000.000 per l'anno 1977, si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 101 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il medesimo anno finanziario 1977.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento, già approvato in linea di massima dalla Commissione e su cui ha espresso parere favorevole la V Commissione bilancio:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 2 miliardi per l'anno 1978, si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 101 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il medesimo anno finanziario 1977.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

BAGHINO. Dichiaro che il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore del disegno di legge, pur rilevando la più ampia riserva sulla soppressione dell'articolo 1, che limita l'efficacia perequativa del provvedimento nei confronti del personale delle poste e telecomunicazioni, tuttora ingiustamente discriminato nei confronti del rimanente personale dello Stato.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea ».

Non essendo ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali sugli emendamenti, se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che l'esame del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

27.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 DICEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 200

Disegno e proposta di legge (Discussione ed approvazione del decreto-legge n. 1871, con assorbimento della proposta di legge n. 1721):

Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano (1871);

MORAZZONI ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, concernente modifiche alle norme relative al sistema aeroportuale di Milano (1721) . . . 200

PRESIDENTE 200, 201, 202
CALAMINICI 201
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 200, 201
MARZOTTO CAOTORTA 202
PICCINELLI, *Relatore* 200, 201

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica, concernente la nuova disciplina del lavoro straordinario e disposizioni in materia di orario di lavoro per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (*Approvato dal Senato*) (1902) 202

PRESIDENTE . . . 202, 203, 205, 207, 208, 210
BAGHINO 204, 205
BALDASSARI 203
COLOMBO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* 206
PANI 208, 210
SALOMONE 205, 208
SINESIO, *Relatore* 202, 205, 208
VENTURINI 210

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente modificazioni ai trattamenti economici e normativi in materia di trasferta e trasloco, previsti dalla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, sulle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1892) 211

PRESIDENTE 211, 212
BAGHINO 212
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 212
FORTE 212
LAMORTE, *Relatore* 211

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente la nuova disciplina dei compensi per lavoro straordinario ai dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1893) 213

PRESIDENTE 213, 214, 215, 216
BAGHINO 214, 216
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 215, 216
LAMORTE, *Relatore* 214, 215, 216
PANI 214
VENTURINI 215

La seduta comincia alle 9,30.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, su richiesta del gruppo della democrazia cristiana, il deputato Ianniello sostituisce, per questa seduta, il collega Micheli.

Discussione del disegno di legge: Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano (1871); e della proposta di legge Morazzoni ed altri: Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, concernente modifiche alle norme relative al sistema aeroportuale di Milano (1721).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano »; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Morazzoni, Colucci, Calaminici, Marzotto Caotorta, Moro Paolo, Tesini Aristide, Ferrari Silvestro, Forni, Baldassari, Ottaviano, Venturini: « Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, concernente modifiche alle norme relative al sistema aeroportuale di Milano ».

Comunico che è pervenuto il parere favorevole della V Commissione bilancio.

L'onorevole Piccinelli ha facoltà di svolgere la relazione.

PICCINELLI, *Relatore*. Entrambi i provvedimenti di legge tendono a prorogare i termini, rivelatisi insufficienti, previsti dagli articoli 1 e 3 della legge n. 420 del 1971, di cinque anni.

Possiamo quindi assumere come testo base quello della proposta di legge Morazzoni ed altri, anche perché il testo è più ampio, ed in esso inserire il testo governativo; oppure, possiamo assumere come testo base quello del Governo. A questo proposito desidero sentire il parere del Governo e della Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sembra più conciso il testo

del Governo: poiché la concisione è auspicabile, chiedo che venga assunto come testo base il disegno di legge. Nella sostanza, i due testi sono perfettamente uguali, ma come membro del Governo non posso far altro che difendere il testo di quest'ultimo e chiedere che esso sia assunto come testo base.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che è assunto come testo base il disegno di legge.

(*Così rimane stabilito*).

PICCINELLI, *Relatore*. Il disegno e la proposta di legge all'ordine del giorno della Commissione prorogano di cinque anni i termini di cui all'articolo 1 della legge 8 maggio 1971, n. 420, contenente norme riguardanti il sistema aeroportuale di Milano. In pratica, con la legge menzionata si faceva carico alla SEA, vale a dire alla società che gestisce il sistema aeroportuale di Milano, di realizzare una nuova aerostazione passeggeri, una nuova aerostazione merci, con ampi collegamenti stradali, una centrale tecnologica con impianto elettrico, telefonico e di condizionamento, un piazzale aeromobili e alcune piste di raccordo con quelle esistenti, attraverso la modifica in particolare dell'aeroporto di Malpensa in zona sud-ovest e l'acquisizione di nuove aree per circa 219 ettari. Per realizzare questi lavori erano previsti cinque anni, sulla base del programma aeroportuale. In realtà, una parte di questi cinque anni era già trascorsa al momento della pubblicazione della legge sulla *Gazzetta Ufficiale*. Numerosi altri mesi furono perduti per la approvazione del piano regolatore generale da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sono occorsi poi circa 36 mesi per ottenere i decreti di espropriazione e di approvazione del piano regolatore da parte del Ministero dei trasporti. Quando sembrava possibile iniziare i lavori di costruzione delle opere previste dalla legge, i comuni interessati hanno presentato una opposizione, impugnando i decreti e le procedure di esproprio davanti al Consiglio di Stato, per cui tutto è rimasto fermo fino alla fine del 1976.

Da tutto ciò deriva la necessità di concedere una proroga adeguata per la realizzazione dei lavori, che sono ritenuti oggi ancor più indispensabili per adeguare il sistema aeroportuale della città di Milano e dell'area limitrofa. Per questo ritengo che si possa senz'altro procedere all'approvazione del provvedimento nel testo presentato dal Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Il nostro gruppo è favorevole al provvedimento in discussione. Il ritardo che lamentava il relatore è dovuto sia ad alcune lentezze procedurali, sia alla necessità di ricorrere ad alcuni espropri previsti dal piano regolatore.

Sicuramente esiste la necessità di provvedere alla proroga della legge 8 maggio 1971, anche se i costi sono enormemente aumentati e i fondi stanziati dalla legge sono divenuti insufficienti. Se pensiamo che questo aeroporto dovrà divenire, per importanza, il secondo aeroporto intercontinentale d'Italia, ci rendiamo conto quanto sia importante dare, una volta per tutte, una giusta definizione al problema. Sotto questo aspetto riteniamo che la Commissione, in un prossimo futuro, debba approfondire la questione dell'aeroporto della Malpensa anche sotto l'aspetto di un adeguato finanziamento.

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

PICCINELLI, *Relatore*. Ribadisco la necessità di approvare rapidamente il testo governativo per tutte le ragioni che ho esposto in precedenza.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei far presente l'opportunità che il testo del Governo trovi una sollecita approvazione, che può evitare, non tanto sul piano giuridico quanto su quello psicologico, che sorgano degli eventuali ripensamenti in relazione a quanto è stato già stabilito.

Abbiamo più volte ribadito, anche in questa sede, che in Italia sono due i centri intercontinentali: Roma e Milano. Sappiamo tutti che occorre intervenire per tutti gli aeroporti italiani e in tal senso abbiamo previsto un piano d'intervento nel settore, in attesa del famoso piano dei trasporti.

È inutile, quindi, sottolineare nuovamente l'importanza che riveste l'aeroporto della Malpensa che, insieme a quello di Roma, è in grado di smaltire il traffico internazionale. Concludo riaffermando l'urgenza del provvedimento e la necessità che esso diventi operativo al più presto.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

Il termine di cinque anni previsto dall'articolo 1, primo comma, nonché dall'articolo 3, ultimo comma, della legge 8 maggio 1971, n. 420, entro il quale dovevano essere ultimate le opere da eseguirsi nell'aeroporto della Malpensa, indicate all'articolo 1 della medesima legge 8 maggio 1971, n. 420, è elevato a dieci anni.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei dichiarare il voto favorevole del mio gruppo al provvedimento al nostro esame. Ritengo che il potenziamento dell'aeroporto della Malpensa ponga fine alle numerose controversie all'interno della regione Lombardia.

Si è tenuto, nei giorni scorsi, un convegno nel quale è stata ribadita la necessità di portare l'aeroporto milanese a livelli funzionali di gran lunga superiori agli attuali, perché, al momento, la stazione aeroportuale è del tutto insufficiente e quindi non assolve in pieno i compiti affidati. Ci auguriamo che entro breve tempo si possa realizzare quel potenziamento necessario affinché tutta l'alta Italia abbia un centro di traffico intercontinentale.

PRESIDENTE. Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, il provvedimento sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica, concernente la nuova disciplina del lavoro straordinario e disposizioni in materia di orario di lavoro per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dal Senato) (1902).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica, concernente la nuova disciplina del lavoro straordinario e disposizioni in materia di orario di lavoro per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dal Senato nella seduta del 24 novembre 1977.

L'onorevole Sinesio ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Il disegno di legge in esame è già stato deliberato dal Senato e viene in questa Commissione per ottenere la definitiva approvazione. I colleghi sanno qual è la situazione di fatto del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, e come sia un problema sentito da molto tempo quello di rivedere la disciplina del lavoro straordinario, la cui attuale retribuzione è tale da non coprire neppure le spese di trasporto del dipendente.

La nuova disciplina del lavoro straordinario è stata stabilita con decreto del Presidente della Repubblica ed è stata oggetto di contrattazione con i sindacati, che hanno concordato sulle linee generali del provvedimento. Si attribuisce ora grande importanza all'approvazione urgente di questo disegno di legge, non soltanto per motivi di ordine strutturale, ma anche per motivi contingenti, in quanto siamo alla vigilia di un periodo di festività che richiederà una intensificazione della richiesta di lavoro straordinario.

La V Commissione bilancio, dopo ampia discussione, ha espresso parere favorevole. Pregherei la Commissioine di pro-

cedere ad una rapida approvazione del disegno di legge, rilevando che all'articolo 7 si prevede che rimanga fermo l'orario d'obbligo settimanale, che sarà ripartito secondo modalità concordate con i sindacati.

Vorrei aggiungere che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è uno dei ministeri con il bilancio in attivo; attraverso i conti correnti postali viene versata nel bilancio dello Stato la cifra di 200 miliardi. La stessa spesa per il settore postelegrafonico ha un passivo che è più formale che sostanziale, in quanto il disavanzo di 400 miliardi è dovuto al fatto che le poste incassano e pagano per conto dello Stato, accedendo a prestiti onerosi a medio e lungo termine.

Concludo quindi pregando di nuovo la Commissione di approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dal Senato, in quanto se fossero apportate modifiche, il provvedimento subirebbe ritardi che, nella attuale situazione, provocherebbero conseguenze che sono facilmente immaginabili.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. Il disegno di legge è stato presentato come frutto di un accordo stipulato con le organizzazioni sindacali per cui, stando alla relazione, se ne dovrebbe approvare il contenuto così come tradotto in articoli. È vero che alcuni di questi rientrano nella competenza e nella logica contrattuale, ma per altri sono opinabili le valutazioni che hanno portato alla loro stesura, in quanto per molti aspetti appaiono contraddittori. Sappiamo tutti che i sindacati si sono impegnati e si impegnano per una rivalutazione della professionalità dei lavoratori del pubblico impiego: anche i sindacati dei postelegrafonici si sono collocati su questa linea, tesa a depurare la struttura salariale dalle varie indennità che, lungi dall'adeguare la retribuzione alle mansioni svolte, introducono nel tempo elementi di sperequazione che hanno portato all'attuale stato di dissesto.

Ritornando al disegno di legge in esame, ci chiediamo se l'articolo 2, con il quale si estende ai dirigenti la disciplina del lavoro straordinario, sia stato voluto dalla confederazione sindacale o non rappresenti la strada obbligata per cercare di riparare una struttura remunerativa inadeguata. Non ci si possono presentare compromessi originati dalle storiche responsabilità di chi ha diretto finora la cosa pubblica come se fossero l'espressione di una volontà o di una linea sindacale in atto: bisogna dire chiaramente che il cattivo operato dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni costringe ora ad adottare soluzioni di ripiego. Riteniamo che la figura e la funzione del dirigente venga in questo modo mortificata, in quanto ridotta ad una dimensione esecutiva e non partecipativa alle massime responsabilità di conduzione aziendale, dal momento che il compenso del dirigente è legato ad un parametro temporale e non alle responsabilità cui egli è chiamato.

Siamo pertanto del parere che l'articolo 2 debba essere soppresso, anche perché è in contrasto con le leggi in vigore. Chiediamo un impegno del Governo ad affrontare in modo adeguato una revisione degli attuali livelli remunerativi dirigenziali, attribuendo ai dirigenti quel margine di autonomia operativa senza il quale essi sono dirigenti solo per definizione.

Queste considerazioni valgono anche per l'articolo 4, che prevede per l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni la facoltà di trattenere in servizio il personale straordinario assunto con contratto a termine. In realtà, l'espansione e l'utilizzo anomalo dei cosiddetti « stagionali » ha consentito la rivendicazione, da parte di coloro che subiscono questa forma di reclutamento, dell'assunzione definitiva; si sono così sviluppate lotte a Milano ed in altre città allo scopo di ottenere l'assunzione in deroga alle leggi vigenti. Quando le dimensioni di questa forma di assunzione raggiungono l'ordine di diciottomila unità, come si è verificato nel 1976, è spontaneo chiedersi se è possibile giustificarle con le aumentate punte di traffico, ed è naturale che dagli interessati venga considerata una inammissibile forma di sfruttamento; adesso, portando il

(...)

sunzioni che offrano personale specificamente preparato, e di esaminare la possibilità di realizzare concretamente ed idoneamente la mobilità interna, perché vi sono servizi che hanno eccedenza di personale ed altri che ne sono estremamente carenti; sempre in tema di personale, rivolgo un invito al ministro affinché venga ampliata l'assunzione degli idonei ai corsi professionali previsti dall'articolo 19 della legge n. 370, poiché si tratta di personale già addestrato e quindi il vantaggio del suo inserimento nei servizi sarebbe immediato.

Fatte queste brevi premesse concludo dichiarando il voto favorevole del gruppo del movimento sociale italiano al provvedimento al nostro esame.

SALOMONE. Non so se rallegrarmi del lieve ritardo, che non mi ha consentito di parlare da relatore, perché ciò mi consente un intervento più articolato, sciolto da certi vincoli. Debbo constatare che c'è un orientamento generalmente positivo nei confronti del disegno di legge al nostro esame e questo mi esime dall'entrare in polemica con alcuni argomenti del collega e amico Baldassari, già svolti in occasione dell'esame di altri disegni di legge che, come questo, recepiscono un accordo tra i sindacati ed il Governo. È questo un accordo che si articola principalmente sulla rivalutazione delle tariffe orarie dello straordinario ed include anche una categoria di personale, che finora era stata esclusa. È un accordo, in altri termini, che dà la possibilità di far ricorso all'articolo 3 della legge n. 1376, che prevede l'assunzione di personale soltanto straordinario. L'amministrazione poteva assumere questo personale soltanto per novanta giorni; succedeva così che quando il personale assunto aveva acquisito qualche cognizione utile, scadeva il novantesimo giorno e doveva essere licenziato. Al di là delle osservazioni critiche che si possono muovere a questa disposizione, debbo ricordare che si fa ricorso all'assunzione di personale straordinario soltanto quando veramente non se ne può fare a meno. Il tipo di aiuto che viene dal personale straordinario non è gradito né al personale di ruolo, né all'amministrazione. Si procede a tali assunzioni – ripeto – quando non se ne può fare a meno, per carenze di organico, per mobilità accentuata, per assenze o casi analoghi. Il capitolo relativo a questo tipo di spesa è sempre coperto e ciò significa che non se ne abusa.

La rivalutazione delle spese straordinarie riguarda i turni di lavoro nei giorni festivi, escluse le domeniche, e l'orario di obbligo del personale particolarmente impiegato, quali radiotelefonisti, radiotelegrafisti e categorie similari di personale. Ritengo che sia necessario coprire gli oneri relativi al disegno di legge, anche mediante la disponibilità di altri capitoli.

Ricordo al collega Baghino che stiamo esaminando un accordo stipulato all'esterno del Parlamento; è vero, ma esso è conseguenza di una legge: oggi le rivalutazioni e i ritocchi della retribuzione vanno effettuati in base ad accordi tra amministrazione e sindacati, in base all'articolo 9 della legge n. 382.

BAGHINO. La legge non dice che bisogna metterci lo « spolverino ».

SALOMONE. Affronteremo questa discussione in altra sede, quando esamineremo la riforma dell'amministrazione statale.

Per quanto riguarda il supero dei limiti di straordinario, non mi pare che ci sia da « scialare ». Occorre formulare una regolamentazione interna più snella, per evitare che i lavoratori siano messi l'un contro l'altro.

Alla luce di queste considerazioni, ritengo che si possa raccomandare l'approvazione del disegno di legge, innanzitutto perché esso riguarda il periodo trascorso del 1977 e soprattutto perché è stato stabilito di comune accordo tra le organizzazioni sindacali e l'amministrazione.

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

SINESIO, *Relatore*. Il relatore fa proprie le richieste formulate dal collega onorevole Salomone, da tecnico quale egli è,

(...)

mente un argomento molto scottante, con aspetti di natura costituzionale ai quali si deve rispondere. La I Commissione affari costituzionali, prima al Senato e poi alla Camera dei deputati, ha dato una risposta parziale, sostenendo che i dirigenti pubblici sono tutti dirigenti statali. Mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi sulla circostanza che le aziende rappresentano un fatto atipico, anche per quanto riguarda la struttura del personale. Affermare che la dirigenza e i lavoratori dell'azienda telefonica e postale debbano avere lo stesso trattamento dei dirigenti e dei lavoratori del Ministero della pubblica istruzione o di un altro ministero, sarebbe una giustificazione troppo meschina: non è così, perché si tratta di aziende e come tali hanno alcune caratteristiche del tutto peculiari. Ho dato questa risposta alla I Commissione affari costituzionali. Mi permetto di dire una sola parola sull'aspetto sostanziale. Anche voi avete sostenuto moltissime volte un concetto-guida, che io ho recepito: pensare che i dirigenti delle aziende pubbliche abbiano lo stesso trattamento dei dipendenti della pubblica amministrazione, è pretendere di « pestare l'acqua nel mortaio ».

Faccio alcuni esempi concreti. Il direttore generale dell'amministrazione delle poste è anche direttore della banca postale la quale ha mille miliardi di numerario ed un giro di 320 miliardi il giorno. Ebbene tale dirigente guadagna 10 milioni l'anno mentre un direttore di banca, esempio il direttore della banca popolare di Milano tanto per non far nomi, ne guadagna 170.

Vorrei fare un altro esempio: il direttore dell'ASST, che controlla tutti gli investimenti, compresi quelli della società telefonica che nel 1977 ha avuto mille e cinquecento miliardi di investimenti, prende circa 8 milioni l'anno. È inutile dire che un direttore generale della SIP guadagna certamente il doppio, se non il triplo, del suo collega dell'ASST.

Per le argomentazioni che ho posto all'attenzione degli onorevoli colleghi prego la Commissione di dare il suo voto favorevole al disegno di legge oggi al nostro esame. Assumo in questa sede l'impegno, non solo formale ma anche sostanziale, di rivedere, in modo strutturale, la situazione dell'amministrazione postale.

PRESIDENTE. In riferimento all'accenno del ministro Colombo, preciso che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sul disegno di legge, con la seguente osservazione: « in riferimento all'articolo 2 si sottolinea che l'attribuzione di compensi per lavoro straordinario ai dirigenti, oltre a creare una pericolosa modificazione della struttura dei compensi previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 748, crea una situazione di evidente sperequazione con i dirigenti delle altre amministrazioni pubbliche, che non può essere scevra da pericolose conseguenze ».

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 1.

Per l'anno finanziario 1977 l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici sono autorizzate a spendere, rispettivamente, la somma di lire 25.000 milioni e di lire 2.200 milioni ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione degli accordi intervenuti il 3 agosto 1977 tra il Governo ed i rappresentanti delle Organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative su base nazionale per la nuova disciplina del lavoro straordinario del personale postelegrafonico.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

La disciplina del lavoro straordinario, stabilita col decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo 1, è estesa, con i medesimi criteri e decorrenza, anche in deroga alle vigenti disposizioni, al personale delle Aziende dipenden-

ti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni al quale compete la retribuzione per stipendio o per stipendio e indennità di funzione di cui all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

Gli onorevoli Pani, Baldassari e Marchi hanno presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere l'articolo 2* ».

PANI. Questo nostro emendamento non deriva dal fatto che siamo contrari a misure finanziarie a favore dei dirigenti ma dal fatto che non riteniamo opportuno derogare al principio della omnicomprensività dello stipendio stabilita con decreto del Presidente della Repubblica n. 748.

Si finirebbe per creare una situazione del tutto nuova, soprattutto per l'amministrazione delle poste, e dimenticando, nello stesso tempo, che in Senato sono state presentate proposte di legge che riguardano il lavoro straordinario dei dipendenti statali.

Pur ritenendo opportuna una normativa specifica per questa materia, normativa che riguardi tutti i dipendenti delle amministrazioni dello Stato ed in modo particolare i dirigenti, la cui condizione riconosciamo debba essere migliorata ed adeguata alla situazione attuale, proponiamo la soppressione dell'articolo 2 per esigenze di coerenza e di contenere la disciplina nell'ambito del decreto del Presidente della Repubblica n. 748.

SINESIO, *Relatore*. Sostanzialmente potremmo anche essere d'accordo, ma occorre considerare che la norma giuridica è qualche cosa che ferma la società, la fotografa staticamente, mentre essa è in continuo movimento. Il problema cui ha accennato il ministro, di vedere come possiamo controllare coloro che sono in una posizione diversificata è un problema che si pone anche per altre aziende dello Stato, in cui sono stati previsti premi di produzione.

La I Commissione affari costituzionali ha fatto bene a sollevare il problema esaminandone l'aspetto statico, ma siamo di fronte – ripeto – ad una situazione dinamica.

Prego l'onorevole Pani di ritirare questo emendamento, considerando che il problema, come si è posto per questa, si sta ponendo per tutte le categorie.

SALOMONE. Sono d'accordo con l'onorevole Pani circa l'opportunità di una regolamentazione organica della dirigenza, che non può stare in quella « camicia di Nesso » in cui l'abbiamo messa. Però devo ricordare, ribadendo quanto ha detto il ministro, che il disegno di legge riguarda una azienda con bilancio in attivo. Non si comprende perché, se questo discorso sullo straordinario è valso per i dirigenti delle ferrovie, non debba valere anche per i dirigenti delle poste, in attesa di una regolamentazione organica; questi sono tenuti come i primi ad un orario incongruo, a servizi notturni di sorveglianza ed a gestire un servizio pubblico continuo. Sia i dirigenti delle ferrovie sia i dirigenti delle poste possono costituire una momentanea eccezione, in attesa che tutta la materia sia organicamente regolamentata in una apposita legge, che riveda tutta la situazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2, di cui l'onorevole Pani ha chiesto la soppressione.

(*È approvato*).

L'emendamento soppressivo s'intende pertanto respinto.

Passiamo all'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

La misura oraria dei compensi per lavoro straordinario in favore del personale di cui al precedente articolo 2 è pari a 1/175 della retribuzione iniziale lorda mensile per stipendio ed eventuale indennità di funzione, maggiorato del 15 per cento.

(...)

Per il lavoro straordinario prestato in orario notturno (dalle ore 22 alle ore 6 del giorno successivo) e nei giorni festivi, purché si tratti di lavoro non compensativo, la misura orario dei compensi di cui al precedente comma è maggiorata del 30 per cento; per le prestazioni effettuate in orario notturno dei giorni festivi, le misure stesse sono aumentate di un ulteriore 20 per cento.

La misura dei compensi per lavoro straordinario risultante dall'applicazione del presente articolo è ulteriormente maggiorata di un importo pari ad 1/175 della misura mensile della indennità integrativa speciale spettante, alla data del 1° gennaio di ogni anno, alla generalità del personale statale in attività di servizio. La misura complessiva così ottenuta è arrotondata alle lire dieci per eccesso.

A decorrere dal 1° gennaio 1978, fra gli elementi di computo per la determinazione della misura oraria dei compensi per lavoro straordinario, viene considerato anche l'importo della 13ª mensilità ragguagliata a mese, dell'anno immediatamente precedente.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 4.

Per un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nei casi di particolari situazioni contingenti o di eccezionale aumento del traffico, hanno facoltà di trattenere in servizio il personale straordinario assunto a norma dell'articolo 3 della legge 14 dicembre 1965, n. 1376, per un periodo complessivo non superiore a centottanta giorni, in deroga a quanto previsto nello stesso articolo 3.

Il personale di cui al precedente comma decade di diritto dal servizio alla scadenza del periodo massimo suindicato di centottanta giorni e non può essere riassunto prima che siano trascorsi almeno sei mesi dalla data di cessazione o di scadenza del servizio.

La relativa spesa deve essere contenuta nei limiti degli stanziamenti annuali di bilancio.

Gli onorevoli Pani, Baldassari e Marchi Dascola Enza hanno presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere l'articolo 4* ».

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo.

(*È approvato*).

L'emendamento soppressivo si intende pertanto respinto.

Poiché agli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 5.

Il secondo periodo del secondo comma dell'articolo 10 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, è sostituito dal seguente:

« Nei giorni festivi diversi dalla domenica l'amministrazione, nei casi in cui esigenze di servizio lo richiedano, può disporre turni di lavoro: in tali casi l'impiegato può optare per i compensi stabiliti per il lavoro straordinario nella misura prevista per i giorni festivi ovvero per l'astensione dal lavoro in altro giorno feriale da stabilire dall'amministrazione ».

(*È approvato*).

ART. 6.

Il primo comma dell'articolo 2 della legge 29 novembre 1973, n. 809, concernente l'orario d'obbligo di alcune particolari categorie di personale delle Aziende dipen-

denti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, è sostituito dal seguente:

« La durata settimanale del lavoro ordinario del personale delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che espleta mansioni di radiotelegrafista, radiotelefonista e servizio informativo telefonico, con impiego di cuffia, è stabilita in 36 ore ».

(*È approvato*).

ART. 7.

Nel secondo comma dell'articolo 7 della legge 29 novembre 1973, n. 809, concernente la regolamentazione dell'orario di lavoro del personale postelegrafonico, sono soppresse le parole: « fermo restando che l'orario d'obbligo settimanale sarà ripartito in sei giorni ».

(*È approvato*).

ART. 8.

Il secondo comma dell'articolo 3 della legge 11 febbraio 1970, n. 27, è sostituito dal seguente:

« La durata settimanale del lavoro ordinario del personale di cui al precedente comma resta fissata in 40 ore settimanali. La ripartizione di detto orario in giornate lavorative è stabilita con le modalità previste nel primo comma dell'articolo 133 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 9 agosto 1967, n. 1417 ».

(*È approvato*).

ART. 9.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno 1977, ammontante complessivamente a lire 27.200 milioni, si provvede:

per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 101, 108, 280, 283, 284 e 501 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1977, rispettivamente, per lire 11.500 milioni, 1.000 milioni, 1.000 milioni, 1.000 milioni, 10.000 milioni e 500 milioni;

per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 101, 115, 196 e 211 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1977, rispettivamente, per lire 1.500 milioni, 200 milioni, 250 milioni e 250 milioni.

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

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

PANI. Dichiaro a nome del gruppo comunista che ci asterremo dalla votazione, ricordando che siamo sempre stati tradizionalmente contrari al modo in cui per l'azienda delle poste è stato regolamentato il lavoro straordinario. Tuttavia ci asterremo dalla votazione prendendo atto delle dichiarazioni fatte questa mattina dal ministro, da cui si ricava che è maturata l'intenzione di riorganizzare e di far funzionare nel modo migliore possibile l'azienda, superando quelle carenze e quelle difficoltà che abbiamo più volte denunciato.

VENTURINI. Dichiaro che il gruppo socialista si asterrà dalla votazione, in quanto ritiene che questa materia si vada ingarbugliando sempre di più anche per l'azione svolta dai sindacati, che non si capisce più che cosa vogliano. Il nostro voto non contrario è dovuto all'ennesimo stato di necessità e non volendo peggiorare la situazione, consentiamo che le poste continuino a vivere, o meglio a vivacchiare.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente modificazioni ai trattamenti economici e normativi in materia di trasferta e trasloco, previsti dalla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, sulle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1892).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente modificazioni ai trattamenti economici e normativi in materia di trasferta e trasloco, previsti dalla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, sulle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole, con la seguente osservazione: « Si rileva, in riferimento all'articolo 4, che l'attribuzione di un particolare trattamento di missione ai soli dirigenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato crea una situazione di evidente sperequazione nei confronti dei dirigenti delle altre pubbliche amministrazioni e categorie equiparate, per altro attenuata dalla duplice circostanza di fatto che analoga disposizione concernente gli altri dirigenti è contenuta nel progetto di legge n. 590 presentato dal Governo al Senato e che la normativa concernente il personale dipendente dell'Azienda autonoma delle ferrovie è stata sempre dettata con separati provvedimenti ».

La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

Il relatore, onorevole Lamorte, ha facoltà di svolgere la relazione.

LAMORTE, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame si limita alla sola copertura finanziaria e trova origine nell'articolo 9 della legge n. 382, la quale prevede che il trattamento economico dei dipendenti dell'amministrazione dello Stato sia determinato previo accordo tra l'amministrazione e le organizzazioni sindacali su base nazionale stabilendo, altresì, che detto accordo venga sancito con decreto presidenziale previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

In realtà, il sette settembre del corrente anno è stato stipulato un accordo fra l'amministrazione, il Governo e le organizzazioni sindacali e ad esso ha fatto seguito la pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica.

L'articolo 2 del disegno di legge estende la disciplina concernente l'adeguamento del trattamento economico e normativo di trasferta e di trasferimento anche al personale dirigente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; una tale estensione, ovviamente, comporta una serie di valutazioni e non vi è dubbio che l'approvazione del disegno di legge n. 1902 renda più agevole l'operare della Commissione in questa materia.

L'articolo 3 dispone che ai dipendenti con qualifica non inferiore a quella di primo dirigente spetta il rimborso della eventuale spesa sostenuta per l'uso di un compartimento singolo in carrozza con letti.

All'articolo 4 è precisato che al direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai dirigenti generali, dirigenti superiori e primi dirigenti inviati in missione, è data facoltà di chiedere, dietro presentazione di regolare fattura, il rimborso della spesa dell'albergo di prima categoria: in tal caso l'indennità di trasferta è ridotta ad un terzo dell'importo globale giornaliero dell'indennità stessa.

L'articolo 6 ha ad oggetto l'onere derivante dalla attuazione della presente legge ed individua i capitoli del bilancio dell'Azienda che ad esso dovranno far fronte. Al suddetto onere, valutato in lire 7.400 milioni, si farà fronte per lire 500 milioni con le disponibilità recate dal capitolo 114 e per lire 6.900 milioni con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 352, per lire 6.000 milioni, e 365, per lire 900. milioni.

Concludo la breve presentazione di questo disegno di legge invitando la Commissione ad una sollecita approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FORTE. A nome del gruppo comunista esprimo parere favorevole al disegno di legge al nostro esame perché la materia che esso ha ad oggetto da tempo aspettava di essere aggiornata alle nuove esigenze; inoltre, non dimentichiamo che c'è già stata una lunga trattativa tra le organizzazioni sindacali, l'Azienda ed il Ministero dei trasporti e che le agitazioni di questi ultimi tempi derivano dal fatto che i ferrovieri non potevano più sopportare un trattamento che traeva origine da una legge ormai non più rispondente alle loro reali esigenze.

BAGHINO. Anche il gruppo del movimento sociale italiano è favorevole all'approvazione del provvedimento in discussione per le argomentazioni già esposte e soprattutto perché esso rappresenta, a nostro avviso, il riconoscimento di un dovuto adeguamento al costo della vita, nonché un tentativo, seppur parziale, di eliminare condizioni che creano disparità di trattamento. L'auspicio che dobbiamo cogliere dall'approvazione di questo disegno di legge è quello di una profonda ristrutturazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato al fine di attuare la piena autonomia e la giusta e migliore utilizzazione del personale.

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

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non può che confermare la richiesta di definitiva approvazione di questo disegno di legge aggiungendo, per 'maggiore' tranquillità della Commissione, che l'accordo sindacale è avvenuto non solo con le organizzazioni rappresentative del personale non dirigente, ma anche con quelle del personale dirigente; tengo altresì a precisare che il nuovo trattamento disposto da questo provvedimento sarà esteso, in base a successivi decreti presidenziali, agli altri dipendenti pubblici.

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

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 7.400 milioni per l'anno finanziario 1977, ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione dell'accordo intervenuto il 7 settembre 1977 tra il Governo ed i rappresentanti della Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, e delle organizzazioni sindacali aderenti alla medesima, e del SINDIFER e di quello con l'USFI sulla nuova disciplina concernente l'adeguamento del trattamento economico e normativo di trasferta e di trasferimento in favore delle categorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato indicate nel decreto stesso nonché nel successivo articolo della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 2.

La disciplina concernente l'adeguamento del trattamento economico e normativo di trasferta e di trasferimento, stabilita nel decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo 1, è estesa, con i medesimi criteri e decorrenza fissati nel decreto stesso, al personale dirigente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato delle qualifiche indicate nell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

Le misure orarie dell'indennità di trasferta, previste dal primo comma dell'articolo 2 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, sono stabilite come segue:

1) Direttore generale, lire 970;
2) Dirigente generale, lire 810;
3) Dirigente superiore, Primo dirigente, lire 680.

(*È approvato*).

ART. 3.

Tra il sesto comma dell'articolo 11 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con la legge 11 febbraio 1970, numero 34, e successive modificazioni, ed il settimo comma del medesimo articolo 11, modificato dal'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo 1, è inserito il seguente comma:

« Ai dipendenti con qualifica non inferiore a quella di Primo dirigente spetta il rimborso della eventuale spesa sostenuta per l'uso di un compartimento singolo in carrozza con letti ».

(*È approvato*).

ART. 4.

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 2 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente comma:

« Al Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai Dirigenti generali, Dirigenti superiori e Primi dirigenti inviati in missione, è data facoltà di chiedere, dietro presentazione di regolare fattura, il rimborso della spesa dell'albergo di prima categoria.

In tal caso l'indennità di trasferta è ridotta ad un terzo dell'importo globale giornaliero dell'indennità stessa ».

(*È approvato*).

ART. 5.

L'indennità sostitutiva della trasferta di cui all'articolo 14 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, è assimilata a tutti gli effetti, ivi compresi quelli fiscali, alla indennità di trasferta.

(*È approvato*).

ART. 6.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'esercizio 1977, valutato in lire 7.400 milioni, si farà fronte per lire 500 milioni con le disponibilità recate dal capitolo 114 « Indennità e rimborso spese di trasporto per missioni nel territorio nazionale e all'estero » e per lire 6.900 milioni con riduzioni degli stanziamenti dei capitoli 352, per lire 6.000 milioni e 365, per lire 900 milioni, concernenti gli interessi passivi sui prestiti a lungo termine, dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1977.

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

(*È approvato*).

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

Discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente la nuova disciplina dei compensi per lavoro straordinario ai dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dal Senato) (1893).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica concernente la nuova disciplina dei compensi per lavoro straordinario ai dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dal Senato nella seduta del 17 novembre 1977.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole, con la seguente osservazione: « in riferimento all'articolo 2 si sottolinea che l'attribuzione di compensi per lavoro straordinario ai dirigenti, oltre a recare una pericolosa modificazione alla struttura dei compensi previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 748, crea una situazione di evidente sperequazione con i dirigenti delle altre amministrazioni pubbliche, che non

può essere scevra di pericolose conseguenze ».

L'onorevole Lamorte ha facoltà di svolgere la relazione.

LAMORTE, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame è stato già approvato dal Senato nella seduta del 17 novembre 1977. Anche questo disegno di legge, come il precedente, scaturisce dall'applicazione dell'articolo 9 della legge n. 382, il quale sancisce che per determinare il trattamento economico dei dipendenti dello Stato deve intervenire un accordo tra il Governo e le organizzazioni sindacali. Da tale accordo, sottoscritto il 7 settembre 1977, è derivata la deliberazione del Consiglio dei Ministri e quindi la pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica.

Al primo articolo il disegno di legge determina la spesa complessiva, che si aggira sui 18 miliardi e 800 milioni. Poiché il Governo ha concluso la trattativa anche con i dirigenti, l'articolo 2 estende la nuova disciplina anche alla dirigenza, in deroga all'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972. La lettura del parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali ripropone le perplessità circa l'estensione della nuova disciplina alla dirigenza. Credo che tale estensione vada interpretata alla luce dell'urgenza, che si impone, di un esame della proposta di legge presentata dal gruppo della DC circa la ristrutturazione dell'azienda, essendo evidente che la legge del 1972 non può inglobare complessivamente la disciplina relativa a tutta la dirigenza dello Stato. È abbastanza chiaro infatti che, avendo l'azienda particolari compiti, richieda una disciplina particolare.

L'articolo 3 fissa l'indennità giornaliera sostitutiva del lavoro straordinario, in misura non superiore al 4 per cento del trattamento iniziale mensile; il secondo comma dello stesso articolo prevede che dal 1° gennaio 1978 nel computo venga inserita anche la tredicesima mensilità.

L'articolo 4 riguarda il trattamento accessorio complessivo effettivamente percepito nell'anno. Tale trattamento non potrà superare il rimborso della misura iniziale dell'indennità pensionabile.

L'articolo 6 indica i capitoli del bilancio dell'azienda e i relativi prelievi, per coprire la spesa complessiva; in particolare, si prevede il prelievo di 1 miliardo e 200 milioni dal capitolo 108, di 2 miliard e 500 milioni dal capitolo 113, di 15 miliardi dal capitolo 101.

Per quanto detto in precedenza, sollecito la Commissione a dare l'approvazione definitiva al disegno di legge al nostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PANI. Prendo la parola anche per annunciare il voto favorevole del gruppo comunista al disegno di legge. Formuliamo la sola riserva, sull'articolo 2, per il quale presentiamo un emendamento soppressivo, per ragioni di coerenza con quanto è avvenuto in occasione dell'esame del disegno di legge riguardante i dirigenti delle poste. Le ragioni di queste riserve sono identiche a quelle espresse per il precedente provvedimento.

L'atteggiamento favorevole del gruppo comunista a questo disegno di legge non sembri in contraddizione con quello di astensione, tenuto in occasione dell'esame del disegno di legge n. 1902. In questo caso siamo dentro i limiti dello straordinario e c'è anche il riconoscimento oggettivo dell'urgenza e della necessità per intervenire a favore di questa categoria di personale. Per quanto riguarda invece lo straordinario delle poste, siamo sempre stati di fronte ad una situazione anomala, ad una fascia dello straordinario oltre i limiti fissati dalla legge, quindi ad un'eccezione. Sotto questo profilo ci sembra di mantenere un atteggiamento coerente.

Con queste precisazioni, annuncio il voto favorevole al provvedimento da parte del gruppo comunista, salvo la riserva sull'articolo 2.

BAGHINO. Questo provvedimento, come il precedente del resto, è stato concordato anche con la USFI-CISNAL e

pertanto un accordo sindacale così completo non può che avere il nostro parere favorevole. D'altro canto noi consideriamo transitori questi provvedimenti, poiché ricordiamo che la tensione esistente nell'ambito dei dipendenti delle ferrovie permane ed è notevole: noi riteniamo che la Commissione e il Governo debbano meditare su tutte le questioni pendenti e approvare rapidamente un provvedimento riguardante la ristrutturazione dell'azienda, del quale abbiamo ripetutamente parlato e che abbiamo sollecitato e auspicato più volte.

Il voto favorevole al provvedimento si giustifica nel quadro che abbiamo delineato.

VENTURINI. Sono d'accordo per una maggiorazione dell'aliquota dello straordinario anche ai dirigenti, anche se può creare delle perplessità il fatto di comprendere nel computo anche la tredicesima mensilità. Questo crea un precedente, che è addirittura sconvolgente. Avrei preferito che si aumentasse l'aliquota dello straordinario, ma che non si creasse questo precedente pericoloso. Esprimerò il mio voto a seconda di come verrà modificata questa parte.

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

LAMORTE, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione già svolta.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo sollecita l'approvazione del disegno di legge della Commissione e si riferisce, per quanto sia possibile in sede legislativa e per rispondere alle perplessità degli onorevoli Venturini e Pani, alle considerazioni già svolte dal ministro Colombo per quanto riguarda lo straordinario dei dirigenti dell'azienda delle poste. Le possibili soluzioni erano soltanto due: una è questa che è stata scelta, perché ci è sembrata la più realistica, concreta e corrispondente alla verità della situazione. Certamente nell'azienda i dirigenti generali hanno un tipo di prestazioni differenziate fra di loro, differenziazione che si può valutare solo attraverso un compenso straordinario, che comprenda nella valutazione base anche la tredicesima, per ovvie considerazioni. La valutazione in questione è infatti effettuata su base d'anno, sullo stipendio complessivo.

L'altra soluzione avrebbe potuto essere quella dell'aumento dello stipendio, ma questo avrebbe provocato una serie di ripercussioni notevoli e avrebbe costituito, per altro verso e ancora una volta, una ragione di disuguaglianza di trattamento. Proprio nelle aziende si verifica invece che alcune dirigenze generali hanno un lavoro intenso, altre, quelle non collegate all'esercizio, un lavoro meno intenso. Queste precisazioni vogliono rispondere ai dubbi formulati dall'onorevole Venturini e tranquillizzare la maggioranza di questa Commissione, che mi auguro sia favorevole a mantenere l'articolo 2.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 18.700 milioni per l'anno finanziario 1977, ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione degli accordi intervenuti il 7 settembre 1977 tra il Governo ed i rappresentanti della Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, e delle organizzazioni sindacali di categoria aderenti alla medesima, e del SINDIFER, nonché a quello con l'USFI concernenti la nuova disciplina dei compensi per lavoro straordinario in favore delle categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato indicate nel decreto stesso nonché nel succesivo articolo della presente legge.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

La disciplina per l'attribuzione dei compensi per lavoro straordinario stabilita nel decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo 1 è estesa, anche in deroga alle vigenti disposizioni, con i medesimi criteri e decorrenza fissati nel decreto stesso, al personale dirigente della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato delle qualifiche indicate nell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

La misura oraria dei compensi per lavoro straordinario in favore del personale di cui al precedente comma è pari ad un centosettantacinquesimo della retribuzione iniziale lorda mensile per stipendio ed eventuale indennità di funzione, con le maggiorazioni previste dall'articolo 4 del decreto di cui al precedente articolo 1 della presente legge.

A decorrere dal 1° gennaio 1978, fra gli elementi di computo di cui al precedente comma, presi a base per la determinazione della misura oraria dei compensi per lavoro straordinario, sarà considerato anche l'importo della tredicesima mensilità dell'anno immediatamente precedente, ragguagliato al mese.

L'onorevole Pani ha presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere l'articolo 2* ».

BAGHINO. Debbo chiarire che sono favorevole all'estensione dello straordinario anche ai dirigenti. È più giusto che chi ha maggiori responsabilità, ne ricavi maggiori compensi e anche l'obbligo di adempiere completamente al proprio dovere. Non è con il maltrattamento economico o con certe privazioni che si può ottenere e pretendere che sia compiuto il proprio dovere. Occorre colpire chi sbaglia, soprattutto se si è dato ciò che merita a chi lavora.

LAMORTE, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2, di cui l'onorevole Pani ha chiesto la soppressione, alla quale sono contrari il relatore e il Governo.

(*È approvato*).

L'emendamento Pani si intende pertanto respinto. Poiché ai restanti articoli non sono stati presentati emendamenti li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 1, l'indennità giornaliera, sostitutiva del lavoro straordinario, prevista dal secondo comma del punto *c*) dell'articolo 52 delle Disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34 e successive modificazioni sarà stabilita in misura non superiore al 4 per cento del trattamento iniziale mensile per stipendio, indennità pensionabile e indennità integrativa speciale in vigore dal 1° gennaio di ogni anno.

A partire dal 1° gennaio 1978, ai fini della determinazione della indennità di cui al precedente comma verrà considerato anche l'importo della tredicesima mensilità, dell'anno immediatamente precedente, ragguagliato a mese.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il settimo comma dell'articolo 2 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, è sostituito dal seguente:

« Il trattamento accessorio complessivo effettivamente percepito nell'anno, comprensivo dell'indennità pensionabile, di cui al presente articolo non può superare, per alcuna qualifica l'importo della misura iniziale dell'indennità pensionabile spettante alla qualifica di primo dirigente nello stes-

so periodo. Ai fini del computo di tale trattamento vengono esclusi: il compenso per lavoro straordinario a tempo o a cottimo; il trattamento di missione o indennità sostitutiva; l'indennità integrativa speciale; l'aggiunta di famiglia; la tredicesima mensilità; l'indennità per gli addetti ai centri meccanografici; le indennità di cui agli articoli 29, 30, 53, 54, 57, 58 e 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni; il premio di esercizio che è da corrispondere sulla base dell'articolo 70 e i soprassoldi legati a particolari condizioni di servizio di cui agli articoli 81 e 82-*bis* delle stesse disposizioni sulle competenze accessorie di cui alla citata legge; la fascia di lire 35.500 mensili di cui al terzo comma del presente articolo ».

(*È approvato*).

ART. 5.

L'indennità pensionabile eccedente la fascia di lire 35.500, i compensi speciali concessi ai sensi dell'articolo 70 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni nonché le prestazioni richieste ed effettuate dal personale ferroviario a decorrere dal 16 febbraio 1974, in deroga al disposto del penultimo comma dell'articolo 2 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, sono remunerabili e, comunque, non soggetti a recupero fino alla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 6.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'esercizio 1977, valutato in lire 18.700 milioni, si farà fronte quanto a lire 3.700 milioni con le disponibilità recate rispettivamente dal capitolo 108 « Oneri a carico dell'Azienda per contributi all'ENPAS » per lire 1.200 milioni, e dal capitolo 113 « Compensi al personale per lavoro straordinario e a cottimo » per lire 2.500 milioni, e quanto a lire 15.000 milioni mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 101 « Stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi al personale » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1977.

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

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1689).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 luglio 1977.

Ricordo che nella seduta del 28 settembre 1977 si è chiusa la discussione sulle linee generali e, dopo le repliche del relatore e del Governo l'esame degli articoli era stato sospeso in attesa del parere della I Commissione su un emendamento del relatore all'articolo 1.

Proseguiamo dunque l'esame degli articoli.

DEL CASTILLO, *Relatore*. Ritiro l'emendamento presentato nella precedente seduta, in quanto nel frattempo è intercorso un accordo sindacale con il Governo. In tale accordo – mi riferisco a quello del 12 ottobre 1977 – tutta questa materia sarebbe stata regolata nel decreto presidenziale a cui la scorsa volta ho fatto riferimento.

Annuncio, quindi, la presentazione di un emendamento soppressivo dell'articolo

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

29.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674) 231

PRESIDENTE 231, 232

BAGHINO 231

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 232

FORTE 232

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 231, 232

La seduta comincia alle 11,5.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle Ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato nella seduta del 12 gennaio 1978.

Comunico che non sono ancora pervenuti alla Commissione i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

(...)

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono favorevole alla proposta di costituzione di un Comitato ristretto al termine della discussione generale.

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

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che l'esame degli articoli è affidato ad un Comitato ristretto, che mi riservo di nominare in base alle designazioni dei gruppi.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e tramvie concesse all'industria privata (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e tramvie concesse all'industria privata ».

Comunico alla Commissione che non è ancora pervenuto il parere della VI Commissione.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il disegno di legge in esame, presentato il 26 luglio 1977, riguarda l'aggiornamento, a seguito della svalutazione della lira, delle penalità imposte per ogni giorno in cui vengono trattenuti i carri ferroviari delle ferrovie dello Stato; tali penalità hanno lo scopo di spingere le rispettive amministrazioni ferroviarie ad accelerare la restituzione di questi carri per il loro utilizzo da parte della società proprietaria.

Il disegno di legge consiste in un articolo unico che modifica l'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327. Sono favorevole a questo testo, con una osservazione. Precedentemente la misura della penalità era di cento lire al giorno, e corrispondeva al nolo di un carro ferroviario per un giorno; la misura della penalità veniva raddoppiata poi di giorno in giorno.

Attualmente invece, la misura della tassa, anziché aumentare del 100 per cento per giorno, è aumentata soltanto del 25 per cento e ciò è giustificato dalla variazione del parco veicoli.

Personalmente non sono favorevole a questa riduzione della tassa, anzi sono dell'avviso che la penalità debba essere aumentata. Inoltre, essa è stata valutata nella misura del costo del carro per giorno di 2.900 lire. Poiché con l'applicazione di questo provvedimento di legge si dovrà fare ricorso a cifre frazionate, proporrei, se il Governo è d'accordo, di arrotondare le stesse in aumento e portare così a 3.000 lire la tassa di ritardata resa del carro per il primo giorno di ritardo; 4.000 lire per il secondo giorno di ritardo e così via fino a 15.000 lire dal settimo giorno di ritardo in poi. Come si vede si tratta non di un aumento del 100 per cento della tassa, ma di un suo arrotondamento abbastanza congruo, onde facilitare i calcoli. Solo in questo modo potremo effettivamente penalizzare quelle società che non restituiscono in tempo debito i carri.

Mi riservo di presentare emendamenti in sede di approvazione degli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Ripropongo la stessa riserva poc'anzi sollevata, anche perché siamo di fronte ad un articolo unico, sull'inopportunità di aprire la discussione in mancanza del parere della Commissione finan-

ze e tesoro, fin da ora dichiaro che non sono d'accordo sulla proposta della correzione in aumento della tassa in oggetto in quanto la penalità ha il carattere della reciprocità. Non è tanto da tenere presente la disattenzione delle ferrovie concessionarie, quanto l'eventuale ritardo nella restituzione dei carri da parte delle stesse.

Diversamente richieremmo di aggravare la situazione delle ferrovie concessionarie in misura superiore a quella delle ferrovie dello Stato.

FORTE. Sono d'accordo con quanto proposto dal relatore Marzotto Caotorta circa l'adeguamento della misura della tassa. Tuttavia (e al riguardo mi riservo di presentare emendamenti in sede di esame dell'articolo) sarebbe opportuno arrivare ad una valutazione di queste misure secondo determinati parametri e tenendo conto dei vari tipi di carri.

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

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Rispondendo all'onorevole Baghino, non ho difficoltà ad ammettere la reciprocità di queste tasse, ma ritengo opportuno il loro aumento onde sollecitare anche l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alla più rapida possibile liberazione dei carri.

Lo scopo precipuo del disegno di legge al nostro esame è quello di stimolare lo sveltimento delle operazioni per la restituzione del materiale rotabile, anche se mi rendo conto che quasi certamente la FENIT opporrà delle difficoltà.

Non posso essere d'accordo sulla proposta avanzata dall'onorevole Forte in quanto una variazione della misura della tassa basata sulla differenza dei tipi di carri comporterebbe complicazioni burocratiche.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi riservo di valutare le proposte di emendamento avanzate dal relatore e dall'onorevole Forte anche se, in linea di massima, sono favorevole al mantenimento del testo del disegno di legge presentato dal Governo.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

30.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674) 233

PRESIDENTE 233, 234, 235

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 234

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 234, 235

La seduta comincia alle 9,35.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tranvie concesse all'industria privata ». Ricordo alla Commissione che la discussione sulle linee generali di questo provvedimento si è

chiusa nella seduta del 5 aprile scorso e che, sempre in quella occasione, l'onorevole Forte ha preannunciato la presentazione di un emendamento sul quale relatore e rappresentante del Governo possono intanto, se credono, anticipare il loro parere in sede di replica.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non ho osservazioni da aggiungere a quanto già detto in sede di illustrazione del disegno di legge. Desidero solo preannunciare che presenterò un emendamento tendente ad aumentare le cifre stabilite come penalità per la ritardata resa dei carri ferroviari.

A proposito del preannunciato emendamento Forte mi dichiaro fin da ora contrario, in quanto ritengo che una differenziazione della tassa a seconda del tipo di carro non farebbe che ingenerare confusione e rallentare le procedure burocratiche necessarie.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Praticamente sono state avanzate due proposte. La prima, quella dell'onorevole Marzotto Caotorta, è intesa ad elevare leggermente le penalità per i ritardi nella restituzione previste nel disegno di legge, partendo dalle 3.000 lire per il primo giorno fino ad arrivare alle 15.000 per ogni giorno successivo al settimo.

Per la verità, all'atto della elaborazione del testo al nostro esame, si ritenne opportuno, per il primo giorno di ritardo nella restituzione, prevedere una penalità di lire 2.900, pari all'ammontare del nolo carro-giorno in vigore al 1° gennaio 1977, tenendo conto del fatto che la corrispondente misura figurante nel decreto legislativo luogotenenziale n. 327 rappresentava l'importo del nolo carro-giorno in vigore alla data della promulgazione del provvedimento stesso; per la progressione si ritenne invece di assumere come parametro quello del 25 per cento di aumento per ogni giorno di ulteriore ritardo. È passato qualche tempo da quando è stato presentato questo disegno di legge ed io non mi dichiaro contrario all'ulteriore modifica proposta dal relatore, che certamente sollecita la restituzione dei carri da parte, reciprocamente, dell'azienda delle ferrovie e delle ferrovie in concessione.

C'è poi una seconda proposta, dell'onorevole Forte, per una parametrazione a seconda del tipo di carro. Posso rispondere che ritengo la proposta inopportuna: poiché già da oggi nell'applicazione del nolo giornaliero sono previste due misure di nolo per ragioni di semplicità, anche di natura contabile, si riterrebbe opportuno mantenere il testo originario, che prevede una unica misura di penalità. Del resto, il movimento non è tanto sviluppato da rendere necessarie valutazioni diverse, mentre si corre il rischio di complicare in modo eccessivo i conti reciproci tra Azienda delle ferrovie dello Stato e ferrovie in concessione.

In conclusione, tenendo conto del fatto che una differenziazione delle penalità non determinerebbe grossi vantaggi, mentre una differenziazione sul nolo base già esiste a seconda che i carri abbiano più o meno di due assi, pregherei l'onorevole Forte di rinunciare alla presentazione dell'emendamento da lui preannunciato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico.

Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, è sostituito dal seguente:

« Decorsi i termini suddetti, o quelli brevi fissati dalle relative convenzioni, le ferrovie consegnatarie, in aggiunta ai noli stabiliti, corrisponderanno, a titolo di penalità, a quelle consegnanti le sottoindicate maggiori tasse di ritardata resa del carro:

lire 2.900 per il primo giorno di ritardo;

lire 3.600 per il secondo giorno di ritardo;

lire 4.500 per il terzo giorno di ritardo;

lire 5.700 per il quarto giorno di ritardo;

lire 7.100 per il quinto giorno di ritardo;

lire 8.800 per il sesto giorno di ritardo;

lire 11.100 per il settimo giorno di ritardo;

lire 11.100 per ogni giorno successivo al settimo.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui al primo comma. Tali modifiche, decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportante, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sostituire le cifre: 2.900, 3.600, 4.500, 5.700, 7.100, 8.800, 11.100 e 11.100, *con le cifre*: 3.000, 4.000, 5.000, 6.000, 8.000, 10.000, 15.000 e 15.000.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Come abbiamo appreso nel corso dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, il periodo di sosta dei carri-merci sta paurosamente aumentando, è addirittura il doppio di quello degli altri paesi europei, quindi ogni misura fiscale che tenda ad aumentare la circolazione dei carri ci sembra benefica. È questa la ragione per la quale ho cercato di elevare le tasse in discussione, che mi sembrano abbastanza basse; in secondo luogo, ho cercato di arrotondare le cifre anche per semplificare il computo della contabilità.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Marzotto Caotorta.

(*È approvato*).

L'articolo unico risulta pertanto così formulato:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327 è sostituito dal seguente:

« Decorsi i termini suddetti, o quelli brevi fissati dalle relative convenzioni, le ferrovie consegnatarie, in aggiunta ai noli stabiliti, corrisponderanno, a titolo di penalità, a quelle consegnanti le sottoindicate maggiori tasse di ritardata resa del carro:

lire 3.000 per il primo giorno di ritardo;

lire 4.000 per il secondo giorno di ritardo;

lire 5.000 per il terzo giorno di ritardo;

lire 6.000 per il quarto giorno di ritardo;

lire 8.000 per il quinto giorno di ritardo;

lire 10.000 per il sesto giorno di ritardo;

lire 15.000 per il settimo giorno di ritardo;

lire 15.000 per ogni giorno successivo al settimo.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui al primo comma. Tali modifiche decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportate, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo ».

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

29.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005) 225

PRESIDENTE 225, 229, 231

BAGHINO 228, 229

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 228

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 226, 228, 229, 231

PANI 229

La seduta comincia alle 11,5.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle Ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato nella seduta del 12 gennaio 1978.

Comunico che non sono ancora pervenuti alla Commissione i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

(...)

In secondo luogo vorrei rilevare che nel provvedimento vi sono norme estremamente interessanti e che la I e la V Commissione non hanno ancora espresso il parere richiesto. Sarebbe opportuno che già in sede di discussione generale si possa tener conto delle osservazioni di queste Commissioni. Suggerirei quindi di sollecitare il parere alle Commissioni bilancio e affari costituzionali e rinviare alla prossima settimana la discussione generale.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, onorevole Baghino, lei propone il rinvio della discussione ?

BAGHINO. Sì, signor presidente.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non sono d'accordo; propongo, invece che la discussione generale sul disegno di legge sia iniziata fin da oggi e, magari, proseguita in altra seduta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Baghino di rinviare ad altra seduta la discussione del disegno di legge.

(*È respinta*).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PANI. Ritengo opportuno soffermarmi sulle due questioni sollevate dal relatore Marzotto Caotorta, cioè sulla esigenza di un disegno organico per il sistema delle ferrovie in concessione (che abbia per scopo il risanamento di questo sistema e la sua riorganizzazione in termini di gestione), prevedendo un passaggio alle ferrovie dello Stato o alle regioni di alcune linee ferroviarie, o addirittura la chiusura di linee superflue.

Debbo ricordare che non è la prima volta che abbiamo affrontato tale argomento. Infatti, in tempi abbastanza recenti, in merito alla ferrovia Domodossola-Confine svizzero, abbiamo messo il Governo di fronte alla necessità di presentare un provvedimento di legge contenente un programma organico di risanamento e di soluzione di questo problema. Ma, ancora una volta, nonostante la sottolineatura di questa esigenza e la drammatica urgenza di dare una risposta organica al problema delle ferrovie in concessione, non si è provveduto e si è fatto ricorso a continui « provvedimenti-tampone ». Tanto è vero che (almeno mi è parso) lo stesso relatore Marzotto Caotorta non è entusiasta di questo provvedimento di legge, nonostante alcune sue innegabili novità.

Devo sottolineare che, pur riconoscendo che esiste una situazione di particolare difficoltà in alcune gestioni (e in particolare nelle gestioni che vengono richiamate nel provvedimento di legge), tuttavia non posso essere d'accordo, nel modo più assoluto, su una normativa che, ancora una volta, prevede contributi statali solo per le spese di gestione.

Faccio notare che nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti sono previsti 381 miliardi per spese di parte corrente e che tre suoi capitoli (1652, 1653 e 1654), richiamati nel disegno di legge al nostro esame per la copertura finanziaria, assorbono da soli 326 miliardi. Nel 1977 questi tre capitoli assorbivano 280 miliardi; nel 1976 ne assorbivano 200; nel 1975 150 e così via; negli anni ancora precedenti troviamo una diminuzione in rapporto alle spese di gestione.

La questione che pongo al Governo riguarda l'andamento della spesa pubblica. Abbiamo un bel discutere sulla esigenza di qualificare la spesa pubblica e di ridurre quella di parte corrente !

La verità è che la questione si pone, in rapporto alle gestioni delle ferrovie in concessione, in questi termini: è giusto e doveroso che lo Stato intervenga per ripianare il disavanzo delle ferrovie in concessione ? Siamo sicuri che in questo modo si realizzerà il risanamento di queste gestioni, o piuttosto non manteniamo in vita un sistema che fino ad ora ha creato un aumento sproporzionato della spesa pubblica ? Penso, invece, che una buona volta

(...)

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono favorevole alla proposta di costituzione di un Comitato ristretto al termine della discussione generale.

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

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che l'esame degli articoli è affidato ad un Comitato ristretto, che mi riservo di nominare in base alle designazioni dei gruppi.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e tramvie concesse all'industria privata (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e tramvie concesse all'industria privata ».

Comunico alla Commissione che non è ancora pervenuto il parere della VI Commissione.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il disegno di legge in esame, presentato il 26 luglio 1977, riguarda l'aggiornamento, a seguito della svalutazione della lira, delle penalità imposte per ogni giorno in cui vengono trattenuti i carri ferroviari delle ferrovie dello Stato; tali penalità hanno lo scopo di spingere le rispettive amministrazioni ferroviarie ad accelerare la restituzione di questi carri per il loro utilizzo da parte della società proprietaria.

Il disegno di legge consiste in un articolo unico che modifica l'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327. Sono favorevole a questo testo, con una osservazione. Precedentemente la misura della penalità era di cento lire al giorno, e corrispondeva al nolo di un carro ferroviario per un giorno; la misura della penalità veniva raddoppiata poi di giorno in giorno.

Attualmente invece, la misura della tassa, anziché aumentare del 100 per cento per giorno, è aumentata soltanto del 25 per cento e ciò è giustificato dalla variazione del parco veicoli.

Personalmente non sono favorevole a questa riduzione della tassa, anzi sono dell'avviso che la penalità debba essere aumentata. Inoltre, essa è stata valutata nella misura del costo del carro per giorno di 2.900 lire. Poiché con l'applicazione di questo provvedimento di legge si dovrà fare ricorso a cifre frazionate, proporrei, se il Governo è d'accordo, di arrotondare le stesse in aumento e portare così a 3.000 lire la tassa di ritardata resa del carro per il primo giorno di ritardo; 4.000 lire per il secondo giorno di ritardo e così via fino a 15.000 lire dal settimo giorno di ritardo in poi. Come si vede si tratta non di un aumento del 100 per cento della tassa, ma di un suo arrotondamento abbastanza congruo, onde facilitare i calcoli. Solo in questo modo potremo effettivamente penalizzare quelle società che non restituiscono in tempo debito i carri.

Mi riservo di presentare emendamenti in sede di approvazione degli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Ripropongo la stessa riserva poc'anzi sollevata, anche perché siamo di fronte ad un articolo unico, sull'inopportunità di aprire la discussione in mancanza del parere della Commissione finan-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

30.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005) 235

PRESIDENTE 235, 237, 240

CASALINO 239

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 236, 239

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 236, 240

PANI 238

Votazione segreta:

PRESIDENTE 240

La seduta comincia alle 9,35.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tranvie concesse all'industria privata ». Ricordo alla Commissione che la discussione sulle linee generali di questo provvedimento si è

(...)

lire 4.500 per il terzo giorno di ritardo;

lire 5.700 per il quarto giorno di ritardo;

lire 7.100 per il quinto giorno di ritardo;

lire 8.800 per il sesto giorno di ritardo;

lire 11.100 per il settimo giorno di ritardo;

lire 11.100 per ogni giorno successivo al settimo.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui al primo comma. Tali modifiche, decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportante, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sostituire le cifre: 2.900, 3.600, 4.500, 5.700, 7.100, 8.800, 11.100 e 11.100, *con le cifre*: 3.000, 4.000, 5.000, 6.000, 8.000, 10.000, 15.000 e 15.000.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Come abbiamo appreso nel corso dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, il periodo di sosta dei carri-merci sta paurosamente aumentando, è addirittura il doppio di quello degli altri paesi europei, quindi ogni misura fiscale che tenda ad aumentare la circolazione dei carri ci sembra benefica. È questa la ragione per la quale ho cercato di elevare le tasse in discussione, che mi sembrano abbastanza basse; in secondo luogo, ho cercato di arrotondare le cifre anche per semplificare il computo della contabilità.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Marzotto Caotorta.

(*È approvato*).

L'articolo unico risulta pertanto così formulato:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327 è sostituito dal seguente:

« Decorsi i termini suddetti, o quelli brevi fissati dalle relative convenzioni, le ferrovie consegnatarie, in aggiunta ai noli stabiliti, corrisponderanno, a titolo di penalità, a quelle consegnanti le sottoindicate maggiori tasse di ritardata resa del carro:

lire 3.000 per il primo giorno di ritardo;

lire 4.000 per il secondo giorno di ritardo;

lire 5.000 per il terzo giorno di ritardo;

lire 6.000 per il quarto giorno di ritardo;

lire 8.000 per il quinto giorno di ritardo;

lire 10.000 per il sesto giorno di ritardo;

lire 15.000 per il settimo giorno di ritardo;

lire 15.000 per ogni giorno successivo al settimo.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui al primo comma. Tali modifiche decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportate, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo ».

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di

legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato.

Come i colleghi ricordano, nella precedente seduta si è conclusa la discussione sulle linee generali e si è rinviato il seguito dell'esame per consentire un approfondimento del testo degli articoli in sede di Comitato ristretto. Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha facoltà di riferire sui lavori del Comitato ristretto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Ho avuto modo di partecipare ieri alla discussione presso il comitato pareri della V Commissione bilancio, dove sono state sollevate obiezioni simili a quelle sollevate in questa sede nel corso della discussione; ho risposto illustrando alcune prospettive di modifica del testo, emerso in sede di Comitato ristretto, e in ordine alle quali è stato espresso in linea di massima un positivo apprezzamento dal Comitato pareri della Commissione bilancio. La V Commissione ha per altro rinviato l'espressione del parere in attesa di conoscere le decisioni della Commissione sugli emendamenti da me preannunciati.

Rivolgo pertanto un invito ai colleghi perché accolgano questi emendamenti che mi accingo a presentare e ad illustrare, giacché ritengo che in questo modo potremo sbloccare l'*iter* del provedimento e inviarlo anche al Senato per l'approvazione definitiva.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho avuto occasione di partecipare alla discussione svoltasi in sede di Comitato pareri della I Commissione affari costituzionali, che si è pronunciata nello stesso modo della Commissione bilancio ed attende che la Commissione di merito elabori le modifiche da apportare al testo del disegno di legge.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Lo emendamento all'articolo 1 è in collegamento con la nuova formulazione proposta per l'articolo 15; poiché si prevede alla fine dell'articolo 1 che la legge n. 1221 e il regio decreto-legge n. 1121 siano sostituiti dalle norme di questo disegno di legge, si propone di aggiungere le parole « e fino al termine stabilito nel terzo comma dell'articolo 15 », cioè fino al 1° gennaio 1980, per chiarire che queste disposizioni sono provvisorie e che tutto cambierà quando entrerà in vigore quanto disposto all'articolo 15.

All'articolo 14 sarebbe opportuno sostituire la parola « sessanta » con la parola « trenta », al fine di abbreviare il termine per l'emanazione del regolamento di esecuzione ed accelerare i tempi, per le considerazioni che ho avuto modo di esporre illustrando il provvedimento.

All'articolo 15, come ho detto, si propone un testo interamente sostitutivo, ma che non si discosta molto da quello precedente, per cui confido che il Senato non sollevi difficoltà ad approvarlo. In base all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, occorre effettuare al più presto il passaggio dalla attuale situazione alla nuova regolamentazione dettata da tale norma. Pertanto si propone di ampliare il primo comma dell'articolo 15 per precisarne meglio la portata. Alla parola « riassetto » si sostituisce la parola « risanamento », per uniformità con il termine usato nel decreto n. 616. Si aggiunge che la decisione circa il futuro delle singole linee ferroviarie dovrà prevedere non soltanto l'eventualità della loro soppressione o del passaggio alle regioni, ma anche una terza ipotesi, che è quella del passaggio all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che provvederà, ove necessario, al loro ammodernamento e risanamento. Tale ipotesi è in linea con quanto stabilito in occasione della elaborazione del piano poliennale delle ferrovie, cioè che alcuni tronchi delle ferrovie in concessione devono passare all'azienda autonoma dello Stato.

Il secondo comma è più impegnativo. Esso dispone: « Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in gestione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale ge-

stita dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 ». In sostanza si è ipotizzato il procedimento opposto, cioè il passaggio dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alle regioni di alcuni tronchi, eventualmente di interesse puramente locale, perché così è disposto nell'articolo 86 del decreto n. 616. Abbiamo ritenuto di introdurre tale disposizione, perché pensiamo che altrimenti i tempi di attuazione della delega rischiano di rimanere un auspicio.

Il terzo comma dell'articolo 15 sostanzialmente riproduce il testo del Senato con una innovazione; invece della dizione « in attesa dell'emanazione dei provvedimenti di cui al comma precedente », si propone la dizione: « fino all'entrata in vigore dei provvedimenti necessari per la attuazione del piano di cui al primo comma ». Vengono ulteriormente precisati i tempi di attuazione di questo piano e si pone il termine del 31 dicembre 1979. Ricordo che al primo comma di detto articolo si dice che il piano deve essere presentato entro 6 mesi e bisognerà pertanto avere il tempo per emanare le leggi di attuazione. Ci sembra quindi che un anno di tempo sia necessario.

Si prevede inoltre che al 31 dicembre 1979 cadrà il regime di concessione di sussidi integrativi di esercizio stabilito da questa legge; ho voluto riproporre tale termine anche all'articolo 1, altrimenti si potrebbe pensare che tale termine si riferisca a tutte le ferrovie in concessione escluse le quattro oggetto di questo provvedimento. Prevedendo all'articolo 1 che la normativa di questa legge si riferisce alle quattro ferrovie in oggetto, ma che anche tale normativa cessa al 31 dicembre 1979, poniamo tutte le ferrovie in concessione sullo stesso piano, e tutte rientreranno in questo piano di riordinamento e di riassetto; quindi con il 31 dicembre 1979 scatteranno le nuove norme, che stabiliranno la destinazione definitiva di queste ferrovie ed il loro risanamento.

Vi è un'altro emendamento analogo che riguarda l'articolo 16. Si propone di sostituire la dizione: « per quanto non previsto dalla presente legge restano in vigore, in quanto applicabili, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, numero 1221, e successive modificazioni e integrazioni » con la seguente: « per quanto non previsto dalla presente legge si osservano, in quanto applicabili e fino all'entrata in vigore dei provvedimenti di cui all'articolo 15, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni ». Si intende cioè ribadire la scadenza prevista dall'articolo 1.

Un'ultima osservazione riguarda ancora l'articolo 15: al quarto comma è stato suggerito di sostituire la parola « dovranno » con « potranno »: si tratta di una precisazione ritenuta necessaria.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato i seguenti emendamenti, testé illustrati:

All'articolo 1, dopo le parole: a decorrere dal 1977, *aggiungere le seguenti parole*: e fino al termine stabilito nel terzo comma dell'articolo 15.

Sostituire l'articolo 15 con il seguente:

Entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, il Governo presenterà un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, tenute presenti le esigenze di inquadramento nel piano generale dei trasporti, previa determinazione, d'intesa con le Regioni, delle linee ferroviarie eventualmente da sopprimere, di quelle da sostituire con servizi automobilistici, nonché delle linee ferroviarie da mantenere in esercizio con individuazione di quelle aventi interesse locale e di quelle che possono includersi nella rete esercitata dall'Azienda autonoma ferrovie dello Stato la quale, ove necessario, provvederà al loro ammodernamento e potenziamento.

Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle Regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in ge-

stione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale gestita dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

I provvedimenti necessari per l'attuazione del piano di cui al primo comma entreranno in vigore il 1° gennaio 1980 e sostituiranno da tale data per tutte le ferrovie in concessione le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni.

Le ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge 29 novembre 1971, numero 1080, potranno usufruire, per l'esercizio 1979 di acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del venti per cento della sovvenzione in atto già accordata e per la parte riferibile alle perdite di esercizio, per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione. Tali acconti saranno recuperati sugli importi che dovranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma.

Sostituire l'articolo 16 con il seguente:

Per quanto non previsto dalla presente legge si osservano in quanto applicabili le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed integrazioni.

PANI. In ordine agli emendamenti presentati desidero innanzitutto dare atto al collega Marzotto Caotorta di aver certamente compiuto un lavoro lodevole raccogliendo il senso delle osservazioni emerse in sede di discussione sulle linee generali nonché la sostanza degli sforzi compiuti dal Comitato ristretto per raggiungere un accordo. Tuttavia a me sembra che gli emendamenti testé proposti, pur realizzando un notevole miglioramento e andando incontro alle esigenze manifestate, non risolvano ancora il vero problema, che è alla base delle nostre osservazioni.

In sostanza noi comunisti chiediamo che per tutta la materia relativa al sistema delle ferrovie in concessione o in gestione governativa venga predisposto un piano globale che provveda al risanamento tecnico-economico, all'ammodernamento, al potenziamento ed alla ristrutturazione di quelle ferrovie che possono essere ancora utili alla eventuale chiusura delle linee considerate non più utili e, nel contempo, al passaggio o all'azienda delle ferrovie dello Stato o alle regioni in attuazione dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repuhblica n. 616. Devo dire che con l'emendamento al primo comma dell'articolo 15 mi pare che tale esigenza sia stata accolta.

Un'altra questione da noi sollevata riguardava sostanzialmente la definizione di un vincolo che impegnasse il Governo ad emanare gli atti di sua competenza entro e non oltre una certa data. Non mi pare che questo problema sia stato risolto. Mi ero anche permesso di suggerire l'ipotesi di disporre la abrogazione di tutta la normativa che regolamenta la concessione delle sovvenzioni alle ferrovie in concessione, in modo da costringere il Governo a presentare nei termini stabiliti il piano e una nuova normativa per la definizione delle sovvenzioni. Anche a tale proposito, infatti, si presentano degli interrogativi: dovrà mantenersi in vigore il sistema per cui lo Stato rimborsa tutto alle ferrovie in concessione? Lo Stato deve ogni anno ripianarne il bilancio? Io non credo che questo sistema possa continuare; o, quanto meno, potrebbe continuare se venissero adottati criteri di gestione tali da non lasciare i dubbi che oggi abbiamo: intendo riferirmi alla necessità di un maggiore rigore amministrativo ed alla eliminazione di quegli sprechi che invece oggi siamo costretti a lamentare.

In altri termini noi riteniamo che debba essere studiato un meccanismo di erogazione delle sovvenzioni che sia tempestivo e rispondente alla esigenza di non creare la necessità di ricorrere al credito e all'indebitamento; riteniamo necessaria una regolamentazione della sovvenzione

(...)

definizione dei momenti in cui potrebbe decadere la concessione.

Vorrei ricordare che noi stiamo lavorando sul modello di una legge che evidentemente è un provvedimento tampone per fronteggiare necessità impellenti. Se, invece, volessimo prefigurare tutte le possibili eventualità future, dovremmo allora procedere ad un accantonamento di questo disegno di legge, mentre il Governo desidera giungere al più presto ad una conclusione operativa.

In conclusione sono favorevole agli emendamenti presentati dal relatore e alla breve sospensione richiesta dall'onorevole Pani.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Anche io sono favorevole alla richiesta del collega Pani di sospendere brevemente la discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, sospendo brevemente la seduta per consentire al Comitato ristretto un approfondimento degli emendamenti presentati.

La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 10,50.

PRESIDENTE. In sede di Comitato ristretto è stato espresso un consenso di massima sugli emendamenti proposti dal relatore. Anche il rappresentante del Governo si è dichiarato d'accordo, avanzando solo alcune riserve di carattere formale.

Se non vi sono obiezioni, può pertanto rimanere stabilito che gli emendamenti presentati dal relatore siano trasmessi per il parere di competenza alle Commissioni I e V.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata » (1674):

Presenti	24
Votanti	23
Astenuti	1
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Forte, Froio, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Pani, Mastella, Salomone, Tamburini, Venturini.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 10,55.

Il CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

32.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Rinvio del seguito della discussione):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (*Approvato dal Senato*) (2005) 246

PRESIDENTE 246

Votazione segreta:

PRESIDENTE 247

La seduta comincia alle 11,15.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione del Senato) (1689).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 luglio 1977.

Ricordo che nella precedente seduta del 21 dicembre 1977 è stato respinto l'articolo 1, approvato l'articolo 2 ed approvato in linea di massima, in attesa del parere della V Commissione bilancio, il nuovo testo dell'articolo 3.

DEL CASTILLO, *Relatore*. La V Commissione bilancio ha espresso nella seduta del 5 aprile scorso parere favorevole al nuovo testo dell'articolo 3 trasmesso in data 21 dicembre 1977, consequenziale alla soppressione dell'articolo 1.

TIRIOLO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Esprimo il parere favorevole del Governo sull'emendamento sostitutivo dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 3, di cui do nuovamente lettura:

ART 3.

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in lire 2.550.000.000 per l'anno 1977, si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 101 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il medesimo anno finanziario 1977.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento, già approvato in linea di massima dalla Commissione e su cui ha espresso parere favorevole la V Commissione bilancio:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 2 miliardi per l'anno 1978, si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 101 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il medesimo anno finanziario 1977.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

BAGHINO. Dichiaro che il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore del disegno di legge, pur rilevando la più ampia riserva sulla soppressione dell'articolo 1, che limita l'efficacia perequativa del provvedimento nei confronti del personale delle poste e telecomunicazioni, tuttora ingiustamente discriminato nei confronti del rimanente personale dello Stato.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea ».

Non essendo ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali sugli emendamenti, se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che l'esame del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1689):

Presenti	25
Votanti	24
Astenuti	1
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bocchi, Calaminici, Casalino, Del Castillo, Federico, Forte, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani, Pezzati, Tamburini, Venturini.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 11,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

34.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

INDI

DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (*Approvato dal Senato*) (2005) 284

PRESIDENTE 284, 285, 286

AMARANTE 295

BAGHINO 285, 287, 289, 291, 292, 294, 297

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 284, 292, 294, 295

FEDERICO 292

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* . 284, 286, 289 291, 292, 294, 295

BAGHINO. Il voto favorevole del gruppo del MSI-destra nazionale a questo provvedimento viene dato con compiacimento per la previsione del finanziamento per la costruzione di navi destinate ad attività di ricerca in acque marittime, cosa che non esisteva nella precedente normativa riguardante il credito navale.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà posto in votazione a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato nella seduta del 18 gennaio 1978.

Ricordo ai colleghi che nelle precedenti sedute si è conclusa la discussione sulle linee generali e si è affidato l'esame degli articoli ad un Comitato ristretto i cui emendamenti, approvati in linea di massima dalla Commissione, sono stati trasmessi per il parere di competenza alle Commissioni I e V, che si sono espresse favorevolmente.

Informo altresì i colleghi che, oltre agli emendamenti scaturiti dal lavoro del Comitato ristretto, ve ne sono altri due, rispettivamente degli onorevoli Pani e Federico, non concordati nell'ambito del Comitato ristretto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, a condizione che vengano fissati limiti precisi all'espansione della spesa aziendale e sia modificato il primo comma dell'articolo 17. Il parere della Commissione affari costituzionali è favorevole, senza condizioni.

Possiamo quindi procedere all'approvazione degli emendamenti, che sono già noti, e che perciò non illustro. Annuncio inoltre di aver presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti),

approvando il disegno di legge numero 2005, rilevato come le attuali strutture organiche della direzione generale MCTC non sono adeguate per provvedere nei tempi previsti alla definizione dei piani e dei provvedimenti legislativi indicati,

impegna il Governo

a fornire a detta direzione tutto il personale necessario, sia della carriera direttiva tecnica e amministrativa, che della carriera di concetto ed esecutiva, mediante lo spostamento di personale da altri uffici del Ministero o da altre amministrazioni dello Stato, valendosi di tutte le possibilità offerte dalla normativa vigente ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi limito ad esprimere per il momento il consenso del Governo quanto meno sulle linee generali degli emendamenti, che impegnano in sostanza non solo il Governo, ma anche il Parlamento e le forze politiche, a realizzare entro il prossimo anno una sistemazione generale del settore delle ferrovie in concessione.

Il mio augurio è che questa revisione generale del sistema permetta di pervenire ad una serie di piani di risanamento di queste ferrovie – tra quelle che non verranno soppresse – in maniera da corrispondere non solo alle esigenze del traffico, ma anche alla necessità, da più parti prospettata, di una loro ristrutturazione, di un loro ammodernamento, per porle in grado di rispondere anche in termini produttivistici al sistema nazionale dei trasporti, così da correggere, o per lo meno rendere più utile, lo sforzo che la collettività nazionale, in questo come in altri settori dei trasporti, deve fare, accollandosi quella quota di oneri che corrisponde alla caratterizzazione sociale del trasporto stesso.

L'impegno non sarà lieve. Nel corso della replica sul piano poliennale il ministro ha parlato di uno stanziamento di 40 mila miliardi (nel complesso, tra spesa di esercizio e di investimento) in un decennio, per rendere produttivo il settore delle ferrovie statali. Credo di non essere lontano dal vero supponendo che per le ferrovie in concessione sarà disponibile circa un decimo di questa cifra: per affrontare questi problemi in maniera globale e ordinata, tenendo conto del punto di partenza e di un ragionevole punto di arrivo, lo Stato nel prossimo decennio sopporterà un onere di circa 4 mila miliardi. La cifra è notevole, e corrisponde al significato politico degli emendamenti proposti ai vari articoli, e in particolare all'articolo 15.

La mia replica potrebbe anche integrarsi con alcune notizie che mi sono state chieste circa l'utilizzazione dei 200 miliardi, stanziati dalla legge n. 493 del 1975, da parte delle quattro ferrovie che in ispecie sono oggetto di questa nostra discussione. Consegno ai commissari una nota scritta; devo dire, però, che purtroppo non si sono fatti grandi passi avanti nella utilizzazione di questi fondi. In sostanza si può dire che solo la Circumvesuviana ha utilizzato in misura massiccia (cioè quasi totalmente) i fondi stanziati, mentre per le altre ferrovie – le Nord Milano, la Cumana e la Circumflegrea – siamo ancora agli atti preliminari di progettazione per l'utilizzazione dei fondi.

Le Nord Milano sono travagliate da vicende che interessano anche la stampa. Per la Cumana e la Circumflegrea, che utilizzano una quota abbastanza importante dei fondi, siamo ancora a livello di progettazione; così come si è ancora a questo punto – pur se la stessa non riguarda la legge in discussione – per la Alifana, che rientra in un piano generale di ristrutturazione del sistema ferroviario dell'area napoletana, cui ha posto mano la regione.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo.

BAGHINO. Siamo in sede di discussione generale!

PRESIDENTE. No, onorevole Baghino. Il sottosegretario Degan ha appena concluso la sua replica.

BAGHINO. Signor Presidente, non mi pare che la discussione generale su questo provvedimento sia stata conclusa. Abbiamo, in materia, seguito un metodo anomalo, da me per altro condiviso, che rappresenta una eccezione: invece di continuare la discussione generale, si è dibattuto su alcuni emendamenti, che per altro non sono stati formalizzati in Commissione. Non intendo sollevare una questione, ma ritengo che ragioni di opportunità e di cortesia imporrebbero di rinviare l'esame del provvedimento, per consentire a tutti di approfondire gli emendamenti e di portare il proprio contributo alla discussione, senza dover sottostare al ricatto dell'ora e di un'urgenza che non riesco a capire.

Non va dimenticato che si tratta di un provvedimento che comporta un notevole impegno di spesa, tant'è che si è dovuto ricorrere al marchingegno dell'ordine del giorno per permettere al Ministero dei trasporti di intervenire in una certa maniera.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Vi è pur sempre la discussione sugli articoli e sugli emendamenti alla quale lei può prendere parte!

BAGHINO. Ho già detto che non intendo formalizzare la mia richiesta. So perfettamente di poter intervenire in sede di discussione degli articoli. Quel che ritengo non sia possibile fare è discutere tanto in fretta. Come concludere una discussione del genere alle 14 meno venti? Credete che anche la nostra Commissione debba procedere ad oltranza, con una seduta unica? Facciamolo pure. Volete costringerci a restare qui ininterrottamente, approfittando del fatto che voi potete darvi dei turni? Subisco. Ma che il provvedimento sia votato oggi pomeriggio anzi-

ché stamane non credo danneggi nessuno. Come pretendere, ripeto, di varare in modo così frettoloso un provvedimento di così rilevante importanza ?

Chiedo dunque un breve rinvio, che ci consenta di discutere l'articolato con una certa tranquillità e di prendere visione degli emendamenti. Una delle ferrovie cui fa riferimento il progetto di legge è in condizioni così gravi che non si può non essere favorevoli agli interventi che per essa prevede il disegno di legge: cerchiamo però di dare un minimo di ordine ai nostri lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, le riassumo i termini della procedura che è stata seguita. Nella seduta del 5 aprile 1978 si è conclusa la discussione generale, essendosi esauriti gli interventi con la nomina di un Comitato ristretto – di cui anche ella faceva parte –, che si è riunito ed ha elaborato una serie di emendamenti. Questi ultimi sono stati presentati in Commissione che li ha approvati, in linea di massima, nella seduta del 13 aprile 1978, inviandoli poi alle Commissioni competenti per il parere. Stamane si sono svolte le repliche del relatore e del Governo.

BAGHINO. Insisto nell'affermare che la discussione generale non è stata chiusa !

PRESIDENTE. Prendo atto della sua affermazione, onorevole Baghino; non posso per altro che confermarle quanto già detto circa l'*iter* del disegno di legge.

A questo punto, a meno che non vi siano proposte formali di sospensione della seduta, proseguiamo con l'esame degli articoli.

BAGHINO. Avevo chiesto una sospensione della seduta, anche di breve durata.

PRESIDENTE. Insiste nella sua richiesta ?

BAGHINO. Sì, signor Presidente. Chiedo che l'esame degli articoli sia rinviato a domani per consentire un approfondimento degli emendamenti.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Mi dichiaro contrario alla richiesta di un rinvio. Il disegno di legge è atteso da tempo, sia dalle Ferrovie Nord di Milano che da quelle di Napoli. D'altronde gli emendamenti sono stati attentamente elaborati dal Comitatto ristretto e presentati a suo tempo in Commissione, sicché tutti i colleghi hanno potuto prenderne conoscenza. Non vi è alcun motivo, a mio avviso, per non continuare i lavori.

BAGHINO. Chiedo che la seduta sia sospesa per due ore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale richiesta.

(*Non è approvata*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Per le ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea per le quali, a' termini dell'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, sono stati disposti finanziamenti per l'ammodernamento e potenziamento, gli interventi finanziari di cui alla legge 2 agosto 1952, numero 1221, modificata ed integrata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080, ed all'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, e successive modificazioni, sono sostituiti, a decorrere dal 1977, da sovvenzioni annue da determinare secondo i criteri stabiliti dalla presente legge.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo le parole: a decorrere dal 1977, *aggiungere le parole*: e fino al termine stabilito dal terzo comma dell'articolo 15.

Pongo in votazione tale emendamento.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

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

ART. 2.

(*Spese di esercizio finanziate dalla sovvenzione dello Stato; quote patrimoniali*).

La sovvenzione annua da accordare ai sensi della presente legge è diretta a promuovere la gestione dei servizi ferroviari in condizioni di equilibrio economico attraverso il finanziamento di una parte delle spese di esercizio determinato ai sensi dei successivi articoli, con inclusione degli oneri di cui agli articoli 6 e 7 nonché delle quote annue finanziarie e patrimoniali già indicate sotto le lettere *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Il pagamento della sovvenzione può essere in tutto o in parte sospeso nei casi previsti dall'articolo 203 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

(*È approvato*).

ART. 3.

(*Revisione annua parametrica della sovvenzione di esercizio*).

Per ciascuna delle ferrovie di cui all'articolo 1 la quota parte della sovvenzione annua relativa alle spese di esercizio – non coperte da introiti – è stabilita annualmente con revisione parametrica a decorrere dal 1977 in base ai seguenti elementi:

a) importo convenzionale di base delle spese di esercizio determinato con riferimento a quelle verificatesi nell'anno 1975, revisionando gli oneri di tale anno al fine di valutarne l'ammontare con riguardo ad una razionale, efficiente ed economica gestione, tenute presenti possibili comparazioni con analoghi oneri di aziende similari;

b) incidenze percentuali della spesa di personale e del complesso delle rimanenti componenti la spesa di esercizio, rispetto all'importo convenzionale di cui alla precedente lettera *a*).

I coefficienti annuali di variazione dei costi per la revisione parametrica saranno determinati, secondo modalità da definire con il regolamento di esecuzione di cui all'articolo 14, facendo riferimento: per la spesa di personale, ad un organico-tipo ed alla media ponderale annua dei costi di retribuzione globale lorda valutati convenzionalmente al terzo scatto di anzianità; per il complesso delle rimanenti componenti della spesa di esercizio, a voci fondamentali e relativi costi unitari.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 4.

(*Variazioni dell'importo convenzionale di base*).

Qualora nel corso di un anno intervengano modifiche nei programmi di esercizio oppure nell'organico del personale o in altri elementi fondamentali, ritenute ammissibili dal Ministero dei trasporti, di intesa con il Ministero del tesoro, l'importo base convenzionale delle spese di esercizio di cui alla lettera *a*) dell'articolo 3 è corrispondentemente modificato.

BAGHINO. Signor Presidente il presente disegno di legge non tiene conto della serie di decreti e di provvedimenti che sono stati recentemente approvati dal Parlamento per raggiungere il pareggio dei bilanci delle aziende esercenti ferrovie.

PANI. Onorevole Baghino, il principio del pareggio dei bilanci è recepito nello articolo 10.

BAGHINO. Certamente, onorevole Pani; però, nell'articolo 4 si parla di un costante aggiornamento con conseguente

(...)

SEDUTA DI GIOVEDI' 6 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 11,45.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame, ai sensi dell'articolo 120, terzo comma del Regolamento, per il parere alla V Commissione bilancio dei disegni di legge:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1978 »;

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1978 » (Tabella n. 10);

« Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1976 ».

Ritengo che l'esame dei disegni di legge possa avvenire congiuntamente. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Vorrei, a nome di tutti i colleghi, cogliere l'occasione per salutare cordialmente il nuovo ministro dei trasporti Vittorino Colombo, cui auguriamo di instaurare con la nostra Commissione un rapporto proficuo che ci consenta di condurre in porto una serie di questioni in materia di trasporti che sono da lungo tempo sul tappeto.

La discussione del bilancio quest'anno è particolarmente importante per il momento alquanto difficile che sta attraversando il Parlamento, momento dovuto non alla volontà di qualcuno, ma alla situazione contingente. A ciò si aggiunge il rammarico per il fatto che anche quest'anno, dopo tutto il deplorare che si è fatto sulle modalità di discussione del bilancio, si dovrà seguire lo stesso metodo, compromesso oltre tutto dalla ristrettezza dei tempi.

A parte queste doverose considerazioni, la Commissione farà del suo meglio per fornire il massimo contributo all'impostazione di una, per quanto possibile, corretta ed efficiente politica dei trasporti.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Nel riconoscere la presenza delle difficoltà cui ha fatto cenno il presidente, e nel rivolgere il mio personale benvenuto al ministro Vittorino Colombo nel dicastero dei trasporti, colgo anche l'occasione per sottolineare come la discussione sul bilancio fornisca l'opportunità, tutta da sfruttare, di esprimere la nostra opinione contribuendo in tal modo ad impostare le grosse questioni connesse alla strategia dei trasporti. A questo diritto-dovere non possiamo sottrarci, se veramente miriamo all'efficacia dei lavori parlamentari.

Il bilancio di quest'anno non reca grosse innovazioni rispetto a quello dell'anno precedente; dico questo poiché, non avendo visto il testo approvato dal Senato, mi sono per il momento dovuto rifare esclusivamente alla visione della tabella n. 10. Mi riservo pertanto, se sarà opportuno, di fare qualche commento in sede di replica.

Ripeto, le novità sono poche: in primo luogo si nota un aumento, rispetto al bi-

(...)

corso in Valtellina, a Roma ed a Venezia: è stato recentemente deciso dal Governo di dare ai dipartimenti ferroviari la massima autonomia in modo che si possa giungere il più rapidamente possibile alla definizione di un simile accordo, che rappresenterebbe un vantaggio enorme soprattutto per i pendolari, i quali avrebbero la possibilità di servirsi indifferentemente sia dei mezzi ferroviari che di quelli autotranviarii.

Come si può dedurre dall'esame del « libro bianco », la produttività dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è in continua diminuzione ed è molto inferiore a quella delle altre aziende ferroviarie europee. È vero che è aumentata la produttività complessivamente, nel senso che i chilometri-vettura e i posti-chilometro raffrontati al personale sono aumentati rispetto a diecivenți anni fa, ma è anche vero che essendo aumentato molto di più – nel frattempo – il costo del personale, è diminuita in questi termini la produttività. Non dico che la produttività del personale debba seguire i costi, ma almeno non dovrebbe discostarsene troppo.

Molto utili sono gli annessi allegati alla tabella 10 relativi allo stato di avanzamento dei vari piani di investimento per le ferrovie dello Stato; da essi vediamo che mentre la seconda fase del piano decennale (700 miliardi stanziati nel 1972) era ormai quasi completamente realizzata alla fine del 1976 (spese impegnate al 99 per cento, lavori eseguiti al 93 per cento), siamo ancora lontani per il secondo piano, cosiddetto ponte, di 400 miliardi stanziati nel 1973 (81 per cento di spese impegnate e 52 per cento di lavori eseguiti) e solo agli inizi per il terzo piano, quello dei 2000 miliardi stanziati nel 1975 (61 per cento di spese impegnate, 8 per cento di lavori eseguiti). Questi sono dati che si riferiscono, ovviamente, alla fine del 1976.

Però quelle che è importante è analizzare ancora queste cifre. Dobbiamo, infatti, constatare come per quanto riguarda le ordinazioni del materiale rotabile i piani siamo in verità realizzati: cento per cento il primo, certo per cento il secondo, 96 per cento il terzo per le spese impegnate, e quindi nelle ordinazioni le Ferrovie sono a posto, mentre i ritardi si verificano nella attuazione delle linee e degli impianti fissi, perché questo secondo tipo di investimento viene fatto direttamente dall'azienda che non dispone delle strutture organizzative sufficienti per impegni rilevanti.

PRESIDENTE. Voglio dire che a termine di legge le aziende ci trasmettono periodicamente gli aggiornamenti e quindi noi disponiamo di dati più recenti, che si muovono, comunque, nello stesso segno. Ad esempio per il materiale rotabile siamo arrivati alla realizzazione al cento per cento dei dati.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Senza entrare nel merito del piano di sviluppo delle ferrovie dello Stato, di cui ci occuperemo in apposite sedute di questa Commissione, anche da questo esame dell'attuazione dei piani risulta la necessità di una riforma dell'azienda, necessità espressa anche nel « libro bianco » e che risulta anche da una proposta di legge da me presentata nel dicembre 1976 così come dalle richieste dei sindacati.

Per questa riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie ritengo si debba agire in due direzioni, ed in tal senso prospetto due miglioramenti che andranno comunque apportati alla mia proposta. In primo luogo si tratta di stabilire un *plafond* nel monte-salari, che però può essere distribuito soltanto tra una parte del personale senza aumentare alcune retribuzioni e dunque mantenendo inalterato il monte salari: questo permetterebbe di creare incentivi che ora non possono essere dati. In secondo luogo è necessario mantenere un rapporto di produttività tra personale e servizi forniti in modo da avvicinarci ai livelli europei e perciò occorre che nuove assunzioni siano compensate da un aumento dei servizi forniti.

Per quanto riguarda la gestione governativa della navigazione dei laghi va detto che essa ha un costo di 9 miliardi e mezzo, che è coperto per un terzo circa dai ricavi del traffico mentre un altro

terzo è destinato ad investimenti ed il restante è coperto dallo Stato. Questa azienda dovrà essere trasferita alla competenza regionale, previa costituzione di un consorzio fra le tre regioni interessate, in attuazione dell'articolo 117 della Costituzione.

Mi rendo conto del fatto che le regioni non abbiano molta voglia di accollarsi questo onere, d'altra parte non è possibile prescindere dalla competenza locale per quel che riguarda la navigazione dei laghi.

L'occasione della relazione al bilancio non può essere trascurata per ricordare ancora una volta l'urgente necessità di procedere alla unificazione nel Ministero dei trasporti di tutte le competenze governative in questo settore. Invitiamo pertanto il Governo a preparare un disegno di legge per la costituzione presso il Ministero dei trasporti di una Direzione generale per la marina mercantile, trasferendo al Ministero dell'agricoltura il settore della pesca. Quanto alla competenza in materia di strade e disciplina stradale, essa andrebbe trasferita dal Ministero dei lavori pubblici alla Direzione della Motorizzazione civile e l'ANAS dovrebbe passare alle dipendenze del Ministero dei trasporti.

In sostanza la mia proposta è che il Ministero dei trasporti venga organizzato in quattro direzioni generali più una quinta di coordinamento; ognuna di quelle quattro direzioni dovrebbe occuparsi di un tipo di trasporto: trasporto ferroviario (nell'ambito di tale direzione dovrebbe rientrare anche il controllo sulla Azienda delle ferrovie, la quale dovrebbe assumere autonomia e personalità giuridica), trasporto su strada, trasporto via mare, trasporto via aerea.

BAGHINO. Praticamente si tratterebbe di un Ministero delle comunicazioni!

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. D'altra parte mi sembra che questa impostazione non sia isolata, visto che vi sono studi in materia ed anche una elaborazione dei colleghi del Senato, i quali stanno preparando una proposta di legge in tal senso in collaborazione con la Direzione generale del Ministero dei trasporti. Credo dunque che su tale argomento dovremo ritornare presto se non vogliamo continuare a fare auspici senza mai arrivare a soluzioni concrete.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Desidero ringraziare il presidente della Commissione per le cortesi parole di augurio e di benvenuto che mi ha rivolto a nome di tutti i componenti. A mia volta dichiaro una completa disponibilità a collaborare con la Commissione nella speranza che il comune lavoro possa dare buoni risultati sin da ora, essendo la discussione sul bilancio l'occasione migliore per porre in evidenza alcune linee di fondo della politica dei trasporti, sulla cui sostanza ed impostazione mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Se alcuni colleghi sono pronti ad intervenire possiamo iniziare la discussione sulle linee generali del bilancio di previsione, altrimenti potremmo rinviare la seduta a martedì prossimo alle 10, così come già stabilito dall'ufficio di presidenza della Commissione.

PANI MARIO. Noi riteniamo sia opportuno rinviare la discussione a martedì in modo da poter riflettere più attentamente sulla relazione svolta dall'onorevole Marzotto Caotorta.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, la seduta è rinviata a martedì 11 aprile alle ore 10.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12,30.

SEDUTA DI MARTEDÌ 11 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame congiunto, per il pa-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

31.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (2118) 241

PRESIDENTE 241, 242

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 242

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 242

Votazione segreta:

PRESIDENTE 243

La seduta comincia alle 12,30.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (2118).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del termine di cui all'articolo 61, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada ».

L'onorevole Bocchi mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna. Prego pertanto l'onorevole Marzotto Caotorta di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Comunico innanzitutto che la Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sul provvedimento in esame, che stabilisce una ulteriore proroga del termine per la richiesta di iscrizione all'albo degli autotrasportatori. La proroga si è resa necessaria a causa delle difficoltà di avvio della legge 6 giugno 1974, n. 298, la quale – a mio avviso – avrebbe dovuto essere modificata anche in altre parti. Ci auguriamo che al più presto si possa arrivare a queste correzioni; nel frattempo è importante approvare la proroga in questione, altrimenti si vedrebbero danneggiati gli autotrasportatori che hanno iniziato e non completato la pratica per la richiesta di iscrizione all'albo.

Preannuncio un emendamento, che si configura come articolo aggiuntivo all'articolo 1, diretto a prorogare il termine entro il quale i titolari di licenze per l'autotrasporto di cose in conto proprio alla data del 31 ottobre 1977 sono tenuti a presentare domanda di nuova licenza sostitutiva delle precedenti, nonché il termine entro il quale dovrà essere emanato il regolamento di esecuzione per l'elencazione e la dichiarazione circa le cose trasportate in conto proprio.

Per i motivi che mi sono permesso di illustrare, chiedo alla Commissione che si pronunci con un voto favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Mi permetto di far presente che in caso di accoglimento dell'emendamento preannunciato dal relatore, si dovrà procedere alla modifica del titolo del disegno di legge.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere alla relazione testé svolta.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è d'accordo sulla sollecita approvazione del disegno di legge e sull'emendamento presentato dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Il termine previsto dall'articolo 61, comma secondo, della legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni ed integrazioni, entro il quale coloro, che al 31 ottobre 1977 già esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, devono provvedere a richiedere l'iscrizione all'Albo, a pena di decadenza dalle autorizzazioni loro rilasciate, già prorogato al 30 aprile 1978 con la legge 27 dicembre 1977, n. 940, è ulteriormente prorogato al 30 settembre 1978.

Il periodo di sei mesi, stabilito dall'articolo 61, comma quarto, della legge 6 giugno 1974, n. 298, trascorso il quale la domanda di iscrizione all'Albo ivi prevista s'intende accettata se il comitato provinciale non abbia provveduto a notificarne il rigetto con indicazione specifica dei requisiti e delle condizioni mancanti, decorre dalla scadenza del termine prorogato dal comma precedente.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 1 aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*

Il termine del 30 giugno 1978 stabilito dal paragrafo 1 dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, in esecuzione dell'articolo 62 comma quinto della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificata dall'articolo 2 della legge 28 aprile 1975, n. 145, entro il quale i titolari di licenze per l'autotrasporto di cose in conto proprio alla data del 31 ottobre 1977 sono tenuti a presentare domanda di nuova licenza sostitutiva delle precedenti, è prorogato al 30 novembre 1978.

Il termine del 31 ottobre 1978, stabilito dai primi due commi del paragrafo

4 dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, in esecuzione dell'articolo 62 comma sesto della legge 6 giugno 1974, numero 298, modificata dall'articolo 2 della legge 28 aprile 1975, n. 145, è prorogato al 31 marzo 1979.

La disposizione di cui all'articolo 35 comma secondo della legge 6 giugno 1974, n. 298, ha effetto dal 1° aprile 1979.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha già illustrato l'emendamento in sede di relazione introduttiva e il Governo ha espresso parere favorevole.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo ai successivi articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

Le disposizioni ministeriali emanate per la prima attuazione della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, avranno applicazione fino a sei mesi prima del termine fissato dall'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, per la sostituzione delle autorizzazioni rilasciate sulla base della precedente disciplina.

(*È approvato*).

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica.

(*È approvato*).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che, essendo stato approvato lo emendamento proposto dal relatore, il titolo del disegno di legge viene così modificato: « Proroga di alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni e integrazioni, nonché delle relative norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783 ».

(*Così rimane stabilito*).

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Proroga di alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni e integrazioni, nonché dalle relative norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783 ».

Presenti	29
Votanti	28
Astenuti	1
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baldassari, Belci, Bocchi Fausto, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto Vincenzo, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani Mario, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi, Venturini.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 12,55.

Il CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

33.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (2122) 249

PRESIDENTE 249, 254, 256

CUFFARO, *Relatore* 249

TAMBURINI 254

La seduta comincia alle 11,45.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (2122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 ».

L'onorevole Cuffaro ha facoltà di svolgere la relazione.

CUFFARO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, cercherò di essere il più succinto possibile nella mia relazione introduttiva, anche perché stiamo discutendo di un provvedimento lungamente atteso e noto, nelle sue linee essenziali, alla Commis-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

34.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

INDI

DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (*Approvato dal Senato*) (2122) 258

PRESIDENTE 258, 259

BAGHINO 259, 267

CERAVOLO 266

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile* 259

CUFFARO, *Relatore* 259, 269

MAROCCO 258

PANI 259

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 263, 269

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (*Approvato dal Senato*) (2123) 270

PRESIDENTE 270, 274

BAGHINO 274, 284

PAG.

CERAVOLO 278

MAROCCO, *Relatore* 270

PANI 277

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 279

TOMBESI 273

La seduta comincia alle 10,45.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (Approvato dal Senato) (2122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977 - 30 settembre 1978 », già approvato dal Senato nella seduta del 13 aprile 1978.

Ricordo che è anoora in corso la discussione sulle linee generali.

MAROCCO. La legge 27 dicembre 1973, n. 878, come è noto, stabilisce contributi decrescenti sul prezzo della nave o delle trasformazioni e riparazioni, secondo un certo andamento. L'articolo 1 della legge citata prevede che i contratti per la costruzione di navi, stipulati nel 1972, ricevano un contributo del 9 per cento che si riduce fino al 3,80 per cento, nell'anno 1977. Per quanto riguarda invece le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche delle navi, la percentuale del 7 per cento del contributo, prevista per i contratti stipulati nel 1972, scende al 4,80 per cento nell'anno 1977.

L'insufficienza degli stanziamenti e (in particolare per le riparazioni) un rilievo della Corte dei conti sulla determinazione del prezzo dei lavori (con un blocco di quasi 4 anni dei relativi contributi), hanno determinato l'accumularsi di un cospicuo arretrato, che potrà tuttavia essere coperto con gli stanziamenti che la legge prevede a valere sugli esercizi 1978-80.

Scaduta la legge alla fine del 1977, con l'urgenza richiesta da una situazione di mercato in gravissimo deterioramento si è posta la necessità di un nuovo provvedimento di semplice applicazione, volto ad allineare, sotto questo aspetto, la cantieristica italiana alle condizioni in essere negli altri paesi europei.

Il disegno di legge in esame, noto come « provvedimento-ponte » in attesa di una legge organica riguardante il riassetto del settore, prevede la concessione di un aiuto al cantiere fino al 30 per cento del costo di costruzione della nave, per i contratti di costruzione o di prima vendita, stipulati successivamente al 1° aprile 1977 e non oltre il 30 settembre 1978. È autorizzata una spesa complessiva di 110 miliardi, ripartita in cinque anni (30 miliardi nel 1978 e 20 per ciascuno degli anni dal 1979 al 1982). Detti stanziamenti possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio dello Stato. Del predetto importo, 60 miliardi si riferiscono a costruzioni in corso, e 50 a navi da iniziare dopo il 1° gennaio 1978.

In ordine alla misura del contributo (30 per cento del costo della nave), il provvedimento in questione, se consente una sostanziale equiparazione agli aiuti concessi negli altri paesi, quanto all'ammontare degli stanziamenti governativi, appare del tutto insufficiente rispetto ai fabbisogni della cantieristica. Per i contratti stipulati anteriormente al 1° gennaio 1978, occorrerebbero (tenuto conto delle navi che hanno diritto al contributo) altri 105 miliardi in aggiunta ai 60 previsti dalla nuova legge.

Per ciò che concerne i contratti successivi a tale data, ipotizzando di acquisire ordini che coprano i vuoti di attività che emergono fino al 1980, risulta la necessità di integrazioni degli aiuti almeno per 220 miliardi. Resta infine il problema dell'aiuto da assicurare all'attività di riparazione, esclusa dai benefici del provvedimento in esame e priva in tal modo di ogni sostegno, in presenza di una concorrenza particolarmente acuta, proprio nella area mediterranea.

Il problema, come d'altra parte quello di assicurare un sistematico supporto alla costruzione navale, potrà ricevere una soluzione organica nell'ambito del provvedimento che il Governo dovrà emanare non

appena predisposto il piano di ristrutturazione per la cantieristica.

Ho sottolineato la realtà della nostra cantieristica anche per quanto riguarda il fabbisogno finanziario; con l'adozione del provvedimento in esame non risolviamo tutti i problemi connessi, ma riteniamo comunque di esprimere (lo dico anche a nome del mio gruppo) un voto favorevole alla sua approvazione.

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

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore Cuffaro.

CUFFARO, *Relatore*. Vorrei esporre il mio pensiero dopo aver ascoltato i pareri delle Commissioni competenti, che sono già state sollecitate ad esprimerli nella mattinata di oggi.

PRESIDENTE. Prendo atto della riserva dell'onorevole relatore, ma sono tuttavia preoccupato per il fatto che il provvedimento in esame è già in spaventoso ritardo, rispetto a una realtà drammatica. Si tenga conto che nella prossima settimana sono previsti diversi adempimenti, tra cui l'incontro di Bruxelles presso la Commissione esecutiva: è necessario concludere rapidamente!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Desidero raccomandare alla Commissione la massima sollecitudine: siamo attesi dalla Comunità economica europea. Martedì prossimo si avrà un incontro nel quale il Governo italiano dovrebbe suffragare le proprie istanze con uno strumento legislativo già approvato.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Baghino.

PANI. Signor Presidente, la discussione sulle linee generali è già stata chiusa. L'onorevole Baghino non può pretendere di partecipare contemporaneamente ai lavori della Commissione giustizia e della Commissione trasporti. Egli si è sempre comportato correttamente, ma se alcuni colleghi desiderano fare l'ostruzionismo, non possono pretendere che le altre Commissioni sospendano i loro lavori in attesa del loro ritorno. È anche una questione di correttezza.

BAGHINO. Ritiro la richiesta, signor Presidente, e mi riservo di intervenire per dichiarazione di voto sull'articolo 1: in quella sede potrò ugualmente esprimere il mio pensiero e manifestare le mie preoccupazioni sul piano che dovrà essere presentato.

PRESIDENTE. Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento, con la raccomandazione che sia evitato il rinvio alle future leggi di approvazione di bilancio per l'integrazione degli stanziamenti previsti, finalizzando gli stessi al piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica di futura presentazione al Parlamento.

CUFFARO, *Relatore*. Sulla scorta di quanto emerso dal dibattito, mi pare di poter dire che unanime è stato il convincimento che il disegno di legge che stiamo esaminando – per quanto necessario ed urgente – sia tuttavia parziale e transitorio. Lo è sia in riferimento all'entità dei finanziamenti, sia per il periodo di tempo preso in considerazione dal provvedimento stesso, nonché per il fatto – intendo sottolinearlo – che diamo l'avvio ad un rozzo meccanismo di contributi che, per quanto alti ed onerosi per il bilancio dello Stato, non intervengono né a modificare il volume della domanda né a dare efficienza all'attività produttiva dei cantieri navali. Si tratta di contributi che restano vincolati alla caratteristica di pura e semplice azione di sostegno dell'attività cantieristica.

Vi è necessità di ben altro: vi è l'esigenza di un provvedimento organico legato ad un piano per il quale occorre il rispetto rigoroso dei tempi e una defini-

(...)

setto industriale italiano e quindi concorrente in misura notevole a quelli che sono gli elementi di superamento della crisi in cui oggi versa il nostro paese.

CERAVOLO. La legge parla del piano, ma non parla della legge di finanziamento; desidero sapere se sarà presentata contestualmente una legge di finanziamento o se passerà del tempo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Una risposta precisa non sono in condizione di poterla dare, se non a titolo personale, come mio orientamento. È questa una materia che investe il Governo nella sua collegialità e in particolare il CIPE, che dovrà dare indicazioni in materia di provvedimenti e di finanziamenti.

Se sarò chiamato a partecipare alle riunioni del CIPE – come faccio attualmente – sosterrò la tesi della presentazione di una contestuale legge di finanziamento.

Questa è una mia convinzione. Non posso impegnare il Governo, ma assicuro la Commissione che, per quello che potrà dipendere da me, mi muoverò nella direzione che ho ora dichiarato.

BAGHINO. Se guardiamo la discussione svoltasi in Senato, mi sembra che il ministro Colombo non sia d'accordo e scinda le due cose.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ho detto che posso impegnarmi solo personalmente.

Il piano deve rispondere a quelle esigenze di concorrenzialità che sono state sottolineate. Vi è anche una indicazione di ordine qualitativo rispetto alla nostra flotta, e qui ritorna il tema sulle nuove tendenze dei trasporti che richiedono una revisione del tipo di naviglio in direzione rispondente alla domanda del mercato.

In conclusione desidero sottolineare, facendo eco alla esigenza evidenziata dalla Commissione, l'esigenza di porre mano ad una politica marinara organica e moderna per il nostro paese.

Occorrerà forse porre una maggiore attenzione di quanto non si sia fatto in passato per un settore che – voglio ricordarlo – è trainante e assolutamente assorbente per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione delle merci.

Le cifre del 90 per cento delle importazioni e del 62 per cento delle esportazioni che passano via mare evidenziano la necessità di una politica adeguata del trasporto marittimo per il nostro paese, in un settore che – mi sia consentito ricordarlo – si collega a molti altri.

A questo proposito, vorrei ancora una volta ricordare come al Ministero della marina mercantile faccia sì capo principalmente il trasporto, ma non solo questo. Ad esso si collegano settori che vanno dalla cantieristica al demanio, dai porti alle tariffe, alla manodopera, ecc.

BAGHINO. Alla siderurgia e alla metallurgia!

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Certamente. Generalmente si pensa solo al settore dei trasporti e questo – consentitemi di dirlo – non è sufficiente per valutare nella sua completezza la materia connessa alla responsabilità di questa amministrazione.

Prendo atto della volontà del Parlamento – e la sottolineo facendola mia – di giungere ad una politica marinara ancora più avanzata, che può rappresentare un contributo essenziale per lo sviluppo dell'economia ed il superamento della grave crisi che attraversa il nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Dò lettura del primo articolo:

ART. 1.

In vista dell'emanazione di una legge organica riguardante la ristrutturazione della industria cantieristica navale e fino alla data di entrata in vigore di tale legge, il contributo di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 di-

cembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 30 per cento del costo di costruzione accertato dal Ministero della marina mercantile per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° aprile 1977, e, comunque, non oltre il 30 settembre 1978.

Una quota degli stanziamenti di cui al successivo articolo 2 è riservata, nella misura di un terzo per il 1978 e della metà per gli esercizi successivi, ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° gennaio 1978, sempre che le relative costruzioni abbiano avuto inizio dopo tale data.

I criteri per la determinazione della percentuale del contributo di cui al primo comma saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e quello del bilancio e della programmazione economica.

Ai fini dell'applicazione dei commi precedenti sono prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973. n 878, ad eccezione dell'articolo 23 della medesima legge.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti sono estese alle costruzioni di navi, a struttura metallica di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime.

Il Governo presenterà al Parlamento, entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale.

L'onorevole Baghino ha chiesto di parlare sull'articolo. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Intervengo sull'articolo 1, che è quello essenziale. Le altre norme indicano solo i tempi ed i modi di finanziamento.

Chiedo scusa all'onorevole rappresentante del Governo se questo mio brevissimo intervento conterrà alcune considerazioni che, se fossi intervenuto in sede di discussione generale, avrebbero potuto ricevere una risposta nella sua replica. Il Governo ha, però, il diritto di intervenire in ogni momento, a termini regolamentari, e quindi, se lo riterrà opportuno, potrà farlo.

Devo rilevare che gli stanziamenti sono modesti e temporanei gli interventi. Le sovvenzioni non sono solo polverizzate, ma spesso hanno carattere assistenziale. Vi è poi una ampiezza di mandato affidato alla marina mercantile. Snellimento delle procedure ma anche ampiezza di mandato.

Nell'ultimo comma dell'articolo 1 si afferma quello che tutti i gruppi hanno richiesto: « Il Governo presenterà al Parlamento, entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale ».

Ricordo che il Governo, nel dicembre del 1977 al Senato, si era impegnato a presentare entro il mese di maggio il « piano per l'organizzazione e la ristrutturazione della cantieristica »; poi il termine fu fissato al 24 maggio, anche in relazione a certe scadenze della CEE. Più tardi i provvedimenti sulla cantieristica e sul credito navale al Senato sono slittati essendo tornati in Commissione; quindi, nella successiva discussione, si decise che l'impegno sarebbe stato valido dopo due mesi dal momento in cui i due provvedimenti sarebbero divenuti operanti. Ciò significa che, per avere il piano di settore, andremo a finire al mese di settembre.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il termine del 24 maggio è stato proposto da me per armonizzarlo con tutti gli altri piani di settore che il CIPI sarà chiamato a deliberare. Il Parlamento ha poi stabilito quei due mesi di ritardo: comunque, non ci sono volontà dilatorie.

BAGHINO. La mia non vuole essere un'accusa al Governo; prendo atto che il termine è ulteriormente slittato di due mesi, il che ci porterà ad altri ritardi sia

(...)

conseguente svantaggio da una parte e il privilegio dall'altra.

Concludendo, nel penultimo comma dell'articolo 1 si parla di attività di ricerca e di studio nelle acque marittime: vorrei ricordare che si tratta di un settore sempre negletto fino a questo momento.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione l'articolo 1 di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

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

ART. 2

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire 110.000 milioni così ripartita (in milioni di lire):

Anno finanziario	*Contributo*
1978	30.000
1979	20.000
1980	20.000
1981	20.000
1982	20.000

Gli stanziamenti di cui al primo comma possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio dello Stato.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche sugli stanziamenti degli esercizi successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi non avvenga anteriormente all'anno cui si riferisce ciascuno stanziamento.

Alla copertura dell'onere di lire 30 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1978, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo numero 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anzidetto esercizio finanziario.

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

(*È approvato*).

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno.

L'onorevole Cuffaro ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti),

considerato il carattere parziale e transitorio del provvedimento per l'erogazione di contributi all'industria cantieristica navale;

ritenuto indispensabile il rispetto dei termini previsti dalla legge per la presentazione da parte del Governo del piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale;

tenuto conto del parere espresso dalla V Commissione permanente:

impegna il Governo

ad evitare il rinvio alle future leggi di approvazione di bilancio per l'integrazione degli stanziamenti previsti dal presente disegno di legge e a finalizzare e vincolare gli incrementi stessi al piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica ed alla sua rigorosa attuazione.

(0/2122/1/10)

Qual è il parere del Governo ?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per ragioni di competenza (la materia interessa in realtà il ministro del tesoro) posso accogliere l'ordine del giorno solo se il presentatore accetta di trasformare la parola « impegna » in « invita ».

CUFFARO. Sono d'accordo e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (Approvato dal Senato) (2123).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale », già approvato dal Senato nella seduta del 13 aprile 1978.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Desidero rilevare preliminarmente, che tutte le valutazioni di carattere politico sono state già fatte durante l'ampio dibattito che si è svolto in occasione dell'esame del bilancio della marina mercantile qualche settimana fa. Personalmente, nella mia qualità di relatore, mi ero soffermato in particolare sulle esigenze cantieristiche, approfondendo il discorso relativo alla flotta ed alla navalmeccanica. Nell'illustrare il provvedimento al nostro esame, pertanto, mi limiterò a considerazioni di carattere tecnico e, eventualmente, a qualche riflessione sulla congruità del provvedimento stesso.

Come i colleghi sanno, la normativa sul credito navale (legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni) ha presentato, negli anni della sua applicazione, inconvenienti che ne hanno ridotto sensibilmente l'efficacia. Senza escludere ulteriori modifiche ed integrazioni alle attuali disposizioni, il disegno di legge n. 2123 si propone di eliminare, in tutto o in parte, alcuni di questi inconvenienti, come la riduzione di fatto della percentuale finanziata (teoricamente il 70 per cento) per effetto degli aumenti di costo, durante la costruzione, degli oneri finanziari e delle spese di primo armamento; la complessità del meccanismo di determinazione del prezzo da parte del Ministero della marina mercantile, con conseguente slittamento del momento della concessione del finanziamento; l'inadeguatezza del contributo di interesse, fissato nel 6,50 per cento dalla legge 23 dicembre 1975, n. 720; infine, la carenza dei limiti di impegno.

L'articolo 1 del disegno di legge n. 2123 stabilisce che la quota finanziabile (fino al 70 per cento) sia riferita al prezzo contrattuale o dichiarato dal cantiere in caso di navi costruite in proprio, maggiorato del 10 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari durante la costruzione. Per ovviare, inoltre, all'aumento dei costi in corso d'opera, l'articolo 6 prevede che, qualora il prezzo finale superi del 10 per cento quello globale di cui all'articolo 1, possa essere concesso un ulteriore finanziamento sulla differenza.

In luogo, poi, della complessa determinazione del prezzo di cui ho detto, il Ministero, in via preliminare (e non al raggiungimento di un avanzamento dei lavori del 25 per cento, come finora previsto), deve dichiarare solamente l'accettabilità del prezzo, tenendo conto esclusivamente del prezzo di unità similari sul mercato italiano.

L'articolo 2 dispone che il contributo di interesse sia costantemente adeguato al variare automatico del tasso massimo di riferimento, fissandolo nella misura del 50 per cento di questo ultimo per le navi superiori alle 3 mila tonnellate di stazza lorda e del 60 per cento per le navi destinate a servizi turistici, ordinate entro il 30 giugno 1979, nonché per le navi inferiori alle 3 mila tonnellate di stazza lorda. In quest'ultimo caso, si è ritenuto preferibile incoraggiare le navi piccole con un maggior contributo di interesse, piuttosto che semplificare le garanzie come previsto dall'articolo 2 della legge 23 dicembre 1975, n. 720. Tale articolo ha di fatto impedito, per questo tipo di navi, la concessione del credito navale, in quanto gli istituti finanziatori non hanno ritenuto sufficiente la sola garanzia dell'ipo-

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

35.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 GIUGNO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Rinvio della discussione):

Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2158)

PRESIDENTE 299, 300

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 300

PANI 300

La seduta comincia alle 12.

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

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge: Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2158).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 27 aprile 1978.

Il relatore, onorevole Morazzoni, mi ha fatto sapere di non essere in grado di svolgere oggi la relazione sul disegno di legge. Inoltre, non sono ancora pervenuti

i necessari pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

Per questi motivi, propongo di rinviare la discussione del disegno di legge alla prossima settimana.

PANI. Nell'esprimere il mio consenso alla proposta del presidente, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che sono state assegnate in sede legislativa alla nostra Commissione numerose « leggine » già approvate dal Senato. Già dall'inizio della legislatura abbiamo fatto rilevare che l'orientamento del gruppo comunista non è quello di privilegiare la discussione di « leggine », alle quali, anzi, siamo in linea di massima contrari. Ribadisco pertanto che il nostro atteggiamento, in sede di programmazione dei lavori, sarà contrario all'iscrizione all'ordine del giorno della prossima seduta della Commissione di tutta una serie di « leggine » che non consideriamo rilevanti e che affrontano problemi particolarissimi; esse, specialmente quelle di iniziativa governativa, sono il frutto di un metodo di legiferare che tende a nascondere le responsabilità derivanti dal rifiuto o dal ritardo nell'affrontare le questioni di carattere generale.

Desideravo fare questa precisazione perché abbastanza spesso siamo sollecitati a risolvere piccoli problemi, anche giusti in sé e per sé, ma che sono assai modesti. D'altra parte risolvere una questione che riguarda 18 persone, ad esempio, significa porre le premesse per dover risolvere un altro analogo problema che riguarda poche altre persone. È per questo che bisogna affrontare i problemi nel loro complesso, in termini generali.

PRESIDENTE. L'orientamento della nostra Commissione, fin dalle ultime elezioni politiche, confermato da parte di tutti i gruppi, è quello di affrontare la discussione di progetti di legge aventi un carattere strategico o comunque generale, accantonando invece quelli di tipo settoriale o parziale. Infatti, vi sono delle « leggine » che giacciono da mesi presso la nostra Commissione senza essere state prese in esame. Comunque, nella prossima riunione dell'Ufficio di presidenza, potremo approfondire tale questione metodologica.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi rendo conto dell'impostazione di ordine generale che la Commissione intende dare ai propri lavori, ma, con riferimento al disegno di legge oggi all'ordine del giorno, desidero ricordare che la sua presentazione si ricollega ad una precisa scadenza - quella del 21 marzo scorso - giacché il contratto che regola il personale in questione ha una durata triennale. Si tratta di 300 persone, ormai entrate nell'amministrazione dell'aviazione civile, le quali prestano regolarmente la loro attività e che si trovano in una situazione anomala che può essere risolta solo attraverso un provvedimento legislativo. Pur confermando che non si devono esaminare problemi di carattere settoriale, dobbiamo tener presenti situazioni come questa, per la quale, del resto, si è delineata una via d'uscita nell'ambito di un accordo sindacale.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

38.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 LUGLIO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2158) 321

PRESIDENTE 321, 324, 328, 329

BAGHINO 325

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 328

GATTO 327

LA ROCCA 327

MARZOTTO CAOTORTA 328

MORAZZONI 326

OTTAVIANO 324, 326

RUSSO FERDINANDO, *Relatore* 322

La seduta comincia alle 11,45.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2158).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 27 aprile 1978.

Comunico che la Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sul disegno di legge e che la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole con la raccomandazione che sia evitata in futuro l'adozione di provvedimenti di sostanziale sanatoria di situazioni come

quelle cui si riferisce il provvedimento in discussione.

L'onorevole Ferdinando Russo ha facoltà di svolgere la relazione.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Il provvedimento in discussione appartiene alla sfera dei provvedimenti settoriali cui sarebbe certamente meglio evitare di far ricorso e, per questa ragione, contiene alcuni elementi di contraddizione che ritengo opportuno illustrare alla Commissione.

Quando fu presentato, nel gennaio di quest'anno, il disegno di legge in esame rivestiva effettivamente un carattere d'urgenza se non si voleva provocare il licenziamento dei circa 300 contrattisti di cui il provvedimento prevede il collocamento nei ruoli. Tale motivazione, tuttavia, è venuta successivamente a cadere, essendo stato rinnovato per altri tre anni il contratto del personale in questione.

Come i colleghi ricordano, i contrattisti cui il provvedimento si riferisce sono entrati nell'amministrazione pubblica in modo abnorme, cioè con un semplice colloquio in attesa della ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile prevista dall'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e quindi del necessario ampliamento dei ruoli in cui avrebbero dovuto trovare collocazione.

L'urgente necessità di pervenire ad una organica ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile risulta, inoltre, ampiamente sottolineata nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva in materia promossa dalla Commissione nel corso della passata legislatura.

Colgo l'occasione per sollecitare la presentazione da parte del Governo del non più rinviabile provvedimento di ristrutturazione di CIVILAVIA, che prevedeva un'adeguata sistemazione dei ruoli organici, e per ricordare la necessità di bandire concorsi che consentano un corretto reclutamento del personale necessario.

Per quanto riguarda la situazione relativa al personale della Direzione generale dell'aviazione civile, ritengo sia necessario risolvere sollecitamente i tre seguenti problemi: il primo riguarda un nucleo di personale che non è inquadrato nelle qualifiche corrispondenti alle mansioni effettivamente svolte; il secondo è rappresentato dal personale comandato da altre amministrazioni che presta ormai da molti anni servizio presso CIVILAVIA; il terzo è appunto relativo al personale contrattista assunto in base alla legge n. 825 tre anni fa.

Tenuto conto di tale situazione relativa al personale, ritengo che il provvedimento in discussione rappresenti l'occasione per risolvere i problemi relativi a tutto il personale in servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile. Occorre pertanto affrontare la questione relativa alle tabelle dei ruoli organici, ancora ferme alla situazione di dodici anni fa, e procedere al riassetto di tutti gli organici, provvedendo anche a sistemare il personale comandato (una cinquantina di unità) che da molti anni presta servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile e che certamente sarebbe una grave ingiustizia lasciare nell'attuale situazione, mentre si decide di collocare in ruolo il personale a contratto. Già in passato, e precisamente nel 1968, quando con la legge n. 286 una parte del personale fu sistemata, si provvide ad inquadrare regolarmente in ruolo tutto il personale comandato. Ora faremmo un torto nei confronti di tale personale se non emendassimo opportunamente il disegno di legge e non risolvessimo anche questo problema.

Inoltre, il provvedimento deve tener conto di una grave discriminazione che si verrebbe a creare nei confronti del personale di ruolo. Infatti, per quanto riguarda, ad esempio, il personale operaio di ruolo dell'aviazione civile, vi è un contingente che svolge da un periodo superiore a tre anni (talvolta da un decennio) mansioni proprie della categoria superiore e riceve la retribuzione di tale categoria. Se non provvediamo opportunamente, il personale contrattista, che ha svolto le mansioni per le quali è stato assunto attraverso un colloquio, verrebbe ad essere in-

(...)

l'amministrazione di provenienza perché non serve più o perché gli preferiamo personale assunto per colloquio appena arrivato. Ecco perché chiederei al Governo di farsi carico di accelerare i tempi di presentazione del provvedimento sulle tabelle organiche che, a quanto sembra, ha già studiato e preparato (non sappiamo a che punto è l'*iter* di questo provvedimento), e delle quali si parla nella legge n. 825, in cui si è prevista la possibilità di assumere questi contrattisti: assunzione che abbiamo ritenuto urgente a conclusione di una indagine parlamentare che certamente non può essere vanificata.

Accanto alla revisione delle tabelle organiche (visto che non c'è più l'urgenza di approvare questo provvedimento poiché i contrattisti sono stati « ricontrattati » per altri tre anni e quindi non perdono alcunché, mentre con un provvedimento fisso perderebbero la possibilità di carriera per cui altri potrebbero andarsene), chiediamo al Governo di considerare questi emendamenti e, se ritiene, di presentarne altri, in modo da dare al provvedimento un carattere di sanatoria completa per questo personale che da anni svolge mansioni superiori all'interno della Direzione generale dell'aviazione civile (specialmente per il personale operaio), o che è stato comandato da molti anni presso l'aviazione civile, equiparandolo almeno allo stesso livello dei contrattisti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

OTTAVIANO. La raccomandazione che accompagna il parere della V Commissione bilancio è indicativa per commentare la natura del disegno di legge già approvato dal Senato. Rimanendo al significato che diamo a questo provvedimento, devo dire con molta franchezza che la prima reazione sarebbe quella di respingerlo, e per qualche verso le ulteriori considerazioni del relatore rendono complesso il giudizio sul provvedimento e forse tendono anche a ritardarne l'*iter*.

Fatta questa considerazione, bisogna dire che conosciamo lo stato della Direzione generale dell'aviazione civile ormai decisamente al limite dell'efficienza e dell'adeguatezza. Voglio ricordare che la legge n. 825 ha consentito, con l'immissione dei trecentocinquanta contrattisti, un correttivo almeno per una certa fase; però, è ancora oggi una di quelle leggi che determina tutta una serie di guasti: già abbiamo avuto modo di dirlo per quanto riguarda le sorti dell'aviazione civile, anche se, ripeto, ha portato alcuni elementi correttivi, che non possono essere dimenticati.

Credo che mi sia consentito fare alcune considerazioni di carattere generale in materia. La legge n. 825 è stata contraddittoria e complessa, ma sarebbe sbagliato definirla brutta. In relazione al provvedimento al nostro esame, rilevo che la legge n. 825 prevedeva l'assunzione dei trecentocinquanta contrattisti e nello stesso tempo, come ha ricordato il relatore, l'articolo 6 rimandava ad una sistemazione complessiva la Direzione generale dell'aviazione civile, cosa che a tutt'oggi non è stata fatta. A questo proposito credo che sia giusto che il Governo ci dica a che punto è questa ristrutturazione da considerare come una necessità indilazionabile.

Ci sono arrivate lettere anonime sull'operato della Direzione generale dell'aviazione civile. Al Senato vi è una richiesta per la costituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare. Tutti i giornali riportano notizie scandalistiche su questa Direzione. Il sindacato ha mandato un rapporto non solo sul terzo servizio. All'interno della Direzione generale il Ministero ha approntato una sua commissione d'inchiesta interna, i cui lavori si dovranno concludere tra breve. Lo stesso ministro Colombo ha preso alcune misure. Vi sono una serie di fatti che richiedono una puntualizzazione per quanto riguarda la politica che si intende seguire in relazione alle scadenze che si debbono rispettare. Vi sono problemi che rignardano la correttezza dei dirigenti; problemi di struttura, di compiti e di finalità.

Non mi soffermo ulteriormente sulle questioni che riguardano i mali della Direzione generale dell'aviazione civile, però

(...)

quali non è stato neppure invocato il dubbio della loro permanenza. Infatti, con il rinnovo del contratto i tre anni diventano sei, e quindi tale dubbio non si pone.

Se vogliamo in qualche modo riservarci un intervento di ristrutturazione, di sistemazione generale di questa Direzione, è saggio non cercare di attirare all'interno di questo provvedimento situazioni e questioni che è bene esaminare con maggiore attenzione. Vorrei fare un'osservazione con animo scevro da ogni interesse e da ogni passione: in questa fase sarei non dico sospettoso, ma estremamente cauto nei confronti di ogni suggerimento proveniente da questa Direzione. È venuto il momento di dire questo; personalmente ricordo che molte delle questioni che oggi arrivano al pettine le sentimmo proporre già dieci anni fa. È arrivato il momento di vedere le cose con estrema chiarezza, per cui non è improprio l'invito che rivolgiamo al Governo di mettere anche noi nelle condizioni di poter esprimere un giudizio chiaro e risolutivo in questo settore.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo di poter concordare con quanto hanno detto i colleghi circa la necessità di razionalizzare la situazione. Vorrei rilevare che, non essendovi più una situazione di urgenza, dal momento che il contratto è stato rinnovato per tre anni, possiamo esaminare la questione con maggiore ponderazione.

Il riconoscimento dell'inquadramento in ruolo di questo personale è ovvio, ma bisogna evitare che questo susciti delle conseguenze che alterino le legittime aspettative e l'equilibrio esistente nell'attuale organico. Mi sembra che di questa preoccupazione si sia fatto carico il relatore. Non vorrei che, per la difficoltà di esaminare nel merito ogni possibile conseguenza derivante dall'applicazione di questo provvedimento, per fretta o per semplicismo decidessimo di non toccare niente e di approvare solo questo provvedimento, perché già nel momento in cui lo approviamo tocchiamo qualche cosa, alteriamo tutti i ruoli esistenti. Sarebbe bene fare una operazione « indolore », che veramente non alteri gli equilibri esistenti, salvo poi sollecitare il Governo a compiere questo riordino generale. Ritengo che il principio della salvaguardia della stuazione esistente debba essere rispettato con scrupolosa attenzione; d'altra parte, questi problemi non debbono essere respinti *a priori*. È opportuno che vengano esaminati da parte del Governo e della I Commissione affari costituzionali, tanto più che, essendo già scaduto il termine del 1° aprile, un rinvio di pochi giorni nell'approvazione di questo provvedimento non nuocerà ad alcuno.

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

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sugli emendamenti preannunciati il Governo non ha avuto modo di svolgere una approfondita meditazione, tuttavia è d'accordo sull'opportunità di apportare leggeri mutamenti al disegno di legge, che tengano conto del tempo intercorso dalla data della sua elaborazione ad oggi. Chiederei pertanto una breve sospensione per poter compiere una valutazione più attenta e motivare la posizione del Governo in modo più approfondito di quanto non sarei in grado di fare in questo momento.

PRESIDENTE. Di fronte a questa proposta di sospendere la discussione e di riprenderla, se non ho compreso male, nella stessa giornata di oggi, desidero fare presenti due condizioni. La prima è questa: se decidiamo di riprendere la seduta nel pomeriggio, dobbiamo tener presente che alle 17 vi è una seduta delle Commissioni riunite X e XII per l'esame del provvedimento sull'applicazione nel nostro paese di un regolamento CEE per gli autotrasportatori. Anche se questa riunione fosse di breve durata, finiremmo sempre verso le 18-18,30. Purtroppo ho un impegno di carattere politico, per cui alle 18.30 non sono disponibile. Inoltre, il vicepresidente Venturini è dimissionario e l'altro vicepresidente Marocco è impegnato nei lavori della Commissione su Osimo e quin-

di non so se possa presiedere la seduta. Potremmo pertanto riprendere la seduta alle 16 o alle 17, prima di iniziare i lavori delle Commissioni riunite; altrimenti dovremmo esaminare la possibilità di un rinvio ai prossimi giorni.

La seconda condizione è questa: ricordo che la Commissione può votare gli emendamenti solo in linea di massima, poiché questi debbono essere trasmessi alla I Commissione affari costituzionali per il prescritto parere: dopo l'espressione di tale parere, potremo procedere alla votazione degli articoli in via definitiva. Pertanto, non sarà comunque possibile concludere in giornata l'esame del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni, può dunque rimanere stabilito che la seduta è sospesa fino alle 16.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 13, è ripresa alle 16,45.

PRESIDENTE. In considerazione dell'assenza del rappresentante del Governo, dovuta alla necessità di compiere ulteriori accertamenti sulle questioni insorte nella seduta di stamattina, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

36.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 GIUGNO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso (2272) 301

PRESIDENTE 301, 307, 308, 310, 311, 312

CASALINO 304

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 305, 308, 310, 311

FORTE 311

GATTO 305

GUASSO, *Relatore* . . . 302, 305, 308, 310, 311

MARZOTTO CAOTORTA 304

Votazione segreta:

PRESIDENTE 312

La seduta comincia alle 12.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso (2272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso ».

Comunico che sono pervenuti i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio. Il parere della Commissione affari costituzionali è favorevole; il parere della Commissione bilancio è favorevole « con la raccomandazione di valutare l'opportunità di collegare la proroga delle assunzioni extra-organico ad un termine più ravvicinato rispetto a quello del 1985, nonché alla riforma dell'azienda, e di correlare l'aumento prevedibile del premio di produzione

alla percentuale dell'accertato aumento di produttività di cui all'articolo 2 ».

L'onorevole Guasso ha facoltà di svolgere la relazione.

GUASSO, *Relatore*. Non credo sia necessaria una lunga relazione per illustrare i contenuti e gli obiettivi che sono alla base del disegno di legge n. 2272, con il quale si sta per concludere un aspetto di una lunga vicenda, che dura ormai da troppo tempo. La vicenda è nota a tutti. Essa è data dalle condizioni salariali e normative che regolano il rapporto di lavoro del personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, un trattamento salariale e retributivo che è stato spesso oggetto di vertenze sindacali anche aspre, di continue agitazioni, di scioperi che hanno interessato tutta la categoria; vertenze, d'altra parte, che non sono ancora concluse e che vedono aperti altri importanti problemi, quali quello del rinnovo del contratto di lavoro e quello della riforma dell'Azienda. Vi è quindi una situazione di disagio per la categoria (una categoria che, va detto, pur tra tante difficoltà, ha comunque il merito di aver fatto andare avanti e funzionare l'Azienda) nonché di disagi per l'utenza, che si ripercuotono anche sulla situazione economica del nostro paese.

Voglio però ancora aggiungere che il permanere di trattamenti salariali di basso livello rispetto alle medie in atto, di norme vecchie e superate soprattutto in materia di pensionabilità e quindi di qualifiche, di disorganizzazione del lavoro e dei servizi, di cattivo utilizzo del personale e dei mezzi, è stato, ed è ancora oggi, fonte di spinte rivendicative di tipo corporativo, per l'affermarsi di richieste spesso inaccettabili, fuori della realtà sindacale, e per l'estendersi di forme di lotta, che non sono patrimonio della vasta esperienza espressa dal movimento sindacale del nostro paese.

In secondo luogo, certi ritardi di trattamento non sono certo un incentivo ad un aumento e ad un recupero della produttività e dell'efficienza aziendale. E dico questo avendo ben presente il fatto che i problemi del recupero e dell'aumento della produttività e dell'efficienza di un'azienda, e in particolare dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non possono mai essere risolti con il solo incentivo salariale; al contrario, produttività ed efficienza, nello specifico, hanno anche e soprattutto altri nomi, ben definiti, e cioè: strutture, mezzi, tecnologie, organizzazione del lavoro, organici, produttività, eccetera. È in questo contesto che va considerata anche la rivalutazione della capacità individuale dei lavoratori, ed è appunto questo che il disegno di legge al nostro esame si propone di fare.

L'importanza, quindi, del disegno di legge in discussione, che segna un passo avanti sulla strada di una nuova organizzazione del lavoro, sta proprio nel fatto che esso introduce nuovi livelli di produttività dell'azienda senza introdurre un aumento generico di ore straordinarie o di cottimi (come in altri settori a noi noti). Esso può e deve essere considerato come il primo di un complesso di provvedimenti che – ripeto – si chiamano: rinnovo del contratto di lavoro, riforma dell'Azienda, finanziamento per l'acquisto di materiale rotabile, finanziamento del piano integrativo e piano di sviluppo delle ferrovie dello Stato.

Si tratta, quindi, di fornire una risposta adeguata ai problemi che vengono posti dall'Azienda, dalle categorie, dagli utenti e, infine, dal rapporto, che si sta facendo sempre più stretto, tra lo sviluppo del trasporto ferroviario e lo sviluppo economico e sociale del paese.

Ho compiuto questa lunga premessa – di cui chiedo scusa ai colleghi – in quanto mi sembrava necessario inquadrare il problema nella sua ottica complessiva. Ora, giunto al merito, non mi dilungherò ad illustrare il significato dei singoli articoli, ma indicherò quei nodi che con il disegno di legge – che è frutto di un accordo con le organizzazioni sindacali – si intendono sciogliere. Dico nodi perché non ci troviamo di fronte ad un problema solo, ma ad un vero e proprio gruppo di problemi, seppure omogeneo.

(...)

Va detto inoltre che l'articolo 2 non fa riferimento all'organico, ma alla consistenza del personale nel 1977, che è – come abbiamo visto – del 5 per cento inferiore alla pianta organica. Questo si collega al discorso della proroga all'anno 1985, delle assunzioni extra-organico, problema sollevato dalla Commissione bilancio, per il quale essa suggerisce di collegarsi all'*iter* di riforma dell'Azienda.

Come dichiarazione di volontà politica, il suggerimento della V Commissione può anche andar bene. Sappiamo tutti, però, che simili dichiarazioni di volontà politica nelle leggi non hanno un grosso significato concreto. È ovvio, d'altra parte, che, nella misura in cui l'Azienda ferroviaria tende a riformarsi, anche questo discorso potrà essere ripreso e le opportune modifiche potranno essere apportate.

Debbono essere tenute presenti anche le giuste preoccupazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta, secondo il quale troppi provvedimenti riguardanti l'Azienda ferroviaria vengono approvati con legge. Va rilevato, però, che queste materie potranno essere sottratte alla competenza legislativa proprio quando la riforma dell'Azienda ferroviaria potrà essere varata.

Altro tema è quello riguardante la reperibilità. Anche questa è una vicenda annosa, che da più parti è stata sottolineata e che ha assunto un maggior risalto proprio dopo che sono state aumentate l'indennità di trasferta e l'indennità di straordinario. Si è sottolineata, cioè, la evidente sproporzione tra l'indennità di reperibilità, che è rimasta a livelli molto bassi, e queste ultime, che hanno avuto notevoli aumenti. Si è pensato pertanto di procedere ad un riesame di questa normativa anche attraverso una serie di investimenti che migliorino la gestione aziendale e consentano di ridurre queste richieste di impegno del personale dipendente dall'Azienda ferroviaria.

Circa la richiesta, avanzata dall'onorevole Marzotto Caotorta, di chiarimenti sulla copertura dei nuovi impegni cui l'Azienda ferroviaria deve far fronte, devo dire che la copertura fa riferimento per una parte (pari al 25 per cento) a quell'aumento di produttività che è stato concordato con le organizzazioni sindacali e per il resto al nuovo aumento delle tariffe ferroviarie, che entrerà in vigore con il 16 luglio di quest'anno e che costituirà un importante elemento di copertura per il 1978.

Gli onorevoli Casalino e Gatto hanno poi posto il problema della giungla retributiva nell'ambito dei trasporti ferroviari. È un problema che indubbiamente esiste. Per la verità, il clima attuale favorisce la possibilità di arrivare ad un graduale componimento dei problemi posti dalle conclusioni della Commissione Coppo. Mi siano consentite, però, due osservazioni: la prima è che non compete soltanto al Governo, ma all'intera società eliminare la giungla retributiva, la seconda è che il problema riguarda altri comparti oltre a quello dei trasporti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché ai primi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere al proprio personale, ivi compreso quello rivestito di qualifica dirigenziale, a decorrere dal 1° gennaio 1978, un compenso mensile denominato « premio di produzione » al fine di accrescere la produttività dell'Azienda.

Il compenso di cui al precedente comma è esteso agli incaricati ed ai loro dipendenti utilizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'espletamento di servizi in base agli articoli 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236; 31 della legge 27 luglio 1967, n. 668, e 29 della legge 7 ottobre 1969, n. 747.

(*È approvato*).

ART. 2.

Per il 1979 e per gli anni successivi la somma di lire 80,5 miliardi, destinata nel 1978 alla corresponsione del premio

di produzione potrà essere aumentata in funzione delle variazioni che, rispetto al 1977, saranno accertate nel rapporto tra unità di traffico e consistenza numerica del personale relativa all'anno cui il premio si riferisce.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 3.

La valutazione dei rapporti di produttività, l'entità dell'importo dovuto al personale, nonché i criteri e le modalità per l'attribuzione del premio, saranno stabiliti entro il 28 febbraio di ciascun anno sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, previo parere del Consiglio di amministrazione, con decreto del Ministro dei trasporti.

Con il medesimo decreto verranno altresì determinati ai fini dell'attribuzione del premio di produzione:

1) i settori di raggruppamento delle diverse qualifiche del personale ferroviario;

2) il numero delle fasce nelle quali viene ripartito il premio di produzione;

3) le modalità di corresponsione del premio stesso.

L'onorevole Forte ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: il 28, *con le seguenti*: il mese di.

GUASSO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole a tale emendamento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la verità, è facile immaginare che il mese di febbraio ogni 4 anni ha 29 giorni. Comunque, il Governo esprime parere favorevole a tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte, accolto dal relatore e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso, con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi 7 articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Il premio di produzione è corrisposto in base alle giornate di presenza in servizio.

Nel computo sono comprese le giornate di congedo ordinario e quelle di assenza per infortunio sul lavoro, malattia professionale o contratta per causa unica e diretta di servizio.

Dalla corresponsione del premio di produzione è escluso il personale ferroviario comandato presso altre Amministrazioni statali o presso enti pubblici.

(*È approvato*).

ART. 5.

Il comma quarto dell'articolo 29 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

« I turni di reperibilità sono articolati per unità operative dei vari servizi. La definizione delle unità operative e la durata dei turni stessi saranno determinate sentite le Organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative. In tale occasione verrà provveduto ad un opportuno ridimensionamento dei settori interessati alla reperibilità.

L'istituzione dei turni di reperibilità non deve comportare aumento di posti di organico nel complesso di impianti omogenei ».

(*È approvato*).

ART. 6.

L'articolo 30 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la

legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Al personale che viene incluso in turno di reperibilità è corrisposto il seguente compenso:

1) indennità di reperibilità per ogni giornata di turno: dirigenti lire 6.000; altro personale lire 2.700;

2) indennità per ogni chiamata lire 4.500.

Il personale che per qualsiasi motivo non è assoggettato all'obbligo della reperibilità, ed è eccezionalmente chiamato per inconvenienti di esercizio, ha titolo ad una indennità pari a quella di chiamata.

Al personale chiamato ad intervenire per le esigenze dell'esercizio ferroviario, ai sensi delle disposizioni del presente articolo, spetta il compenso orario per lavoro straordinario previsto, per la qualifica rivestita, nei limiti e con le modalità stabilite dalle vigenti disposizioni ».

Le indennità fissate nelle suddette misure per compenso di reperibilità e di chiamata vanno corrisposte dalla data del 1° luglio 1978. Con provvedimento del direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si provvederà a dare attuazione alla nuova organizzazione dell'istituto della reperibilità entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 7.

La facoltà di cui all'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, così come integrata dall'articolo 8 della legge 6 giugno 1975, n. 197, può essere esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1985.

(*È approvato*).

ART. 8.

Correlativamente alla facoltà di cui al precedente articolo sono prorogati fino alla stessa data il disposto dell'articolo 3 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, dell'articolo 11 della legge 17 agosto 1974, n. 396, e dell'articolo 9 della legge 6 giugno 1975, n. 197.

(*È approvato*).

ART. 9.

L'articolo 12 della legge 17 agosto 1974, n. 396, deve essere interpretato come conferimento all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dalla data di entrata in vigore della stessa legge 17 agosto 1974, n. 396, della possibilità di superare l'organico previsto dall'articolo 1 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni e integrazioni, per i seguenti provvedimenti:

1) bandi di concorso interni alle qualifiche iniziali delle diverse carriere del personale ferroviario;

2) immissione dei vincitori dei concorsi interni a posti prestabiliti per qualifiche iniziali delle diverse carriere ferroviarie;

3) immissione dei vincitori e degli idonei dei concorsi interni per qualifiche iniziali delle diverse carriere ferroviarie di cui al terzo comma dell'articolo 82 della legge 26 marzo 1958, n. 425;

4) cambio di qualifica a qualifiche iniziali ex articoli 48 e 49 della legge 26 marzo 1958, n. 425;

5) riammissione a qualifiche iniziali di cui all'articolo 161 della legge 26 marzo 1958, n. 425;

6) assunzione di ex militari tecnici specialisti e di ex allievi di scuole professionali o di apprendistato, assunti dal Ministero dei trasporti, di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 6 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

(*È approvato*).

ART. 10.

Le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 9 gennaio 1978, n. 7, hanno decorrenza dal 1° luglio 1977.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

L'articolo 52, lettera *b*) « Premio orario di presenza a bordo » delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, è sostituito dal seguente:

« b) *Premio orario di presenza a bordo.*

Per ogni ora di presenza a bordo viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

	Lire
Comandante Direttore di macchina Primo ufficiale navale Primo ufficiale di macchina Primo ufficiale marconista	580
Ufficiale navale Ufficiale di macchina Ufficiale marconista	425
Nostromo Capo motorista Capo elettricista	425
Carpentiere Motorista Elettricista	425
Marinaio Ingrassatore	425
Carbonaio	425 ».

È soppresso l'ultimo comma dell'articolo 52, lettera *c*), delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la citata legge 11 febbraio 1970, n. 34.

L'onorevole Forte ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, dopo le parole: n. 34, *aggiungere le seguenti*: e successive modificazioni.

GUASSO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole a tale emendamento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte, accolto dal relatore e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 11 nel suo complesso, con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

L'articolo 55 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, è sostituito dal seguente:

« Il personale di equipaggio delle navi traghetto, quando eccede il limite di prestazioni mensili di 156 ore ha titolo ad una indennità ragguagliata ad un sessantesimo della misura ordinaria feriale diurna del compenso per lavoro straordinario di cui all'articolo 32 per ogni minuto eccedente il limite di prestazione, secondo quanto previsto dai turni di servizio.

I periodi di tempo che danno luogo alla corresponsione dell'indennità non sono validi ai fini del computo del lavoro straordinario di cui all'articolo 32 ».

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano dal mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, salva, per il personale appartenente alla sede di navigazione di Messina, la remunerazione delle prestazioni straordi-

narie relative alle manutenzioni effettuate dal 1° luglio 1977 alla data di entrata in vigore della presente legge, non compensate in relazione a quanto previsto dalle precedenti norme in materia.

L'onorevole Forte ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, dopo le parole: si applicano dal, *aggiungere le seguenti*: primo giorno del.

GUASSO, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la verità, il trattamento cui si riferisce l'articolo 12 ha carattere mensile e non può essere spezzato giorno per giorno: l'emendamento, pertanto, appare pleonastico. Il Governo, tuttavia, si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte, per il quale relatore e Governo si sono rimessi alla Commissione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 12 nel suo complesso, con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Poiché agli ultimi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 13.

Per la remunerazione dell'aumento della produttività del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, verificatosi nel 1977, è posta a disposizione dell'Azienda stessa la somma di lire 17.600 milioni, da attribuire al personale secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, sentite le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

(*È approvato*).

ART. 14.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, complessivamente valutato per l'anno 1978 in lire 104.170 milioni, si farà fronte: quanto a lire 15.350 milioni con le disponibilità recate dal capitolo 116 « Indennità e competenze accessorie diverse al personale », per milioni 4.110, e dal capitolo 1011 « Stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi al personale » per milioni 11.240, iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1978; quanto a lire 10.750 milioni con riduzione da apportare agli stanziamenti dei capitoli: 101 « Stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi al personale. », per milioni 5.000; 106 « Onere, a carico dell'Azienda per contributi ai fondi pensioni per il personale ferroviario », per milioni 2.100; 107 « Onere a carico dell'Azienda per contributi all'Opera di previdenza ed assistenza per i ferrovieri dello Stato » per milioni 650, e 113 « Compensi al personale per lavoro straordinario e a cottimo » per milioni 3.000, iscritti nello stato di previsione della spesa della stessa Azienda per il predetto anno finanziario e, quanto a lire 78.070 milioni con i prodotti del traffico.

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

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazione di voto.

FORTE. La relazione dell'onorevole Guasso, ampia e articolata, ha messo bene in evidenza l'importanza del disegno di legge che ci apprestiamo a votare. Esso è stato voluto dalle organizzazioni sindacali dei ferrovieri, che, per ottenerlo, hanno più volte chiamato la categoria alla mobilitazione e, ultimamente, anche allo sciopero nazionale di 24 ore.

Il gruppo comunista ritiene di votare a favore del disegno di legge soprattutto perché esso apre la strada ad un discorso di riorganizzazione del lavoro dei fer-

rovieri che, attualmente, viene svolto in forme davvero precarie.

Assai positivo è il fatto che si introducano, anche se in modo parziale, alcuni concetti nuovi. Il premio che viene introdotto, infatti, costituisce un nuovo modo di retribuzione: esso non è egualitario, ma diversificato, non è vincolato a meccanismi burocratici, ma al ciclo produttivo dell'azienda.

Con piacere registriamo anche che all'articolo 9 si affronta un grosso nodo, che in passato ha spesso condizionato il funzionamento normale delle diverse agevolazioni per l'accesso alle qualifiche superiori, con grave danno per l'economia nazionale. In effetti, si introduce la possibilità di una mobilità verticale dei lavoratori, che è necessaria nelle ferrovie dello Stato. Tutta la materia riguardante l'immissione dei vincitori di concorsi interni nelle qualifiche immediatamente superiori viene regolamentata in modo più produttivo, e quindi non più gerarchico e soffocante come avveniva con l'articolo 82 della legge n. 425. La stessa considerazione vale in tema di mutamenti di qualifica, soprattutto per quelli previsti dall'articolo 49 della legge n. 425. In sostanza, si dà la possibilità concreta di evitare le non sempre giuste interpretazioni della Corte dei conti, secondo cui, ad esempio, i concorsi interni non si sarebbero più dovuti fare.

Inoltre, riteniamo di dover esprimere voto favorevole anche perché finalmente si pone la premessa per una prospettiva concreta di riorganizzare un istituto fondamentale del lavoro dei ferrovieri. Mi riferisco al problema posto con gli articoli 5 e 6, che di fatto modificano totalmente gli articoli 29 e 30 della legge n. 34, che istituiva la normativa dell'istituto della reperibilità. Ciò è positivo soprattutto per i lavoratori degli impianti elettrici, per gli addetti ai carri e per gli stessi dirigenti aziendali.

Per questi motivi e per le altre considerazioni esposte dal relatore, dichiaro a nome del gruppo comunista che voteremo a favore di questo disegno di legge, raccomandando al Governo che tutta la materia riguardante il contratto di lavoro venga definita nel più breve tempo possibile e che si arrivi al più presto alla riforma dell'Azienda, per dare una dimensione nuova e diversa ai lavoratori da essa dipendenti.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso » (2272):

Presenti	28
Votanti	27
Astenuti	1
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Belci, Bocchi, Calaminici, Casalino, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Mastella, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Tamburini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 13,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

37.

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 LUGLIO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda (2245) . . 313

PRESIDENTE 313, 319

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 318

FEDERICO, *Relatore* 314, 319

FORTE 318

PANI MARIO 319

La seduta comincia alle 16.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda (2245).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco di materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda ».

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

(...)

ticolarmente travagliato. Il tutto è finalizzato ad un ammodernamento dell'esercizio della rete ferroviaria. Considerati i tempi e le contingenze, il Governo non può non augurarsi che gli approfondimenti che qui sono stati sollecitati possano intervenire nel modo più celere possibile, in modo che gli scopi generali che si intende perseguire con questo disegno di legge non siano disattesi. Il Governo pertanto rivolge un vivo appello per la celerità dei tempi e, per la verità, rivolge tale invito anche a se stesso, perché nel frattempo ha intrattenuto, in particolare ad opera del ministro Colombo, rapporti con le organizzazioni imprenditoriali e dei lavoratori del settore. Il Governo non si dichiara *a priori* contrario a modifiche e ad approfondimenti che consentano di arrivare all'elaborazione di un testo migliore, ma nello stesso tempo valuterebbe con perplessità proposte di modifica che comportassero, anche solo per ragioni regolamentari, il rischio di protrarre l'approvazione del disegno di legge in tempi eccessivamente lunghi.

PANI MARIO. Per una attenta valutazione del disegno di legge sarebbe indispensabile che fosse allegata anche la tabella cui ha fatto riferimento il relatore.

FEDERICO, *Relatore*. La tabella è in corso di stampa.

PRESIDENTE. Credo di interpretare il pensiero dei colleghi sottolineando che è comune volontà dei membri della Commissione pervenire molto rapidamente all'approvazione del disegno di legge in esame, anche se non è facile, in considerazione dei lavori dell'Assemblea, che ciò accada prima della sospensione per le ferie estive. Ma questo intento di celerità non esime dal dovere di approfondire alcuni punti. Tra questi punti, di cui si occuperà eventualmente il comitato ristretto, vi è quello, sollevato sia dal relatore sia dall'onorevole Pani, di una tabella che espliciti i contenuti del disegno di legge. Già domani mattina il comitato ristretto potrebbe ascoltare i rappresentanti dei produttori, mentre giovedì potrebbe ascoltare le organizzazioni sindacali. Non credo che sarà possibile ascoltare i rappresentanti delle regioni, che ci hanno fatto sapere di aver bisogno di molto più tempo. D'altro canto il disegno di legge in esame non ha una diretta incidenza nell'attività delle regioni: si trattava solo di ottemperare ad un dovere di cortesia nei loro confronti.

Sottolineo l'opportunità che il comitato ristretto concluda i suoi lavori entro martedì pomeriggio o mercoledì mattina della prossima settimana, perché sulle eventuali proposte di modifica sarebbe necessario acquisire per il parere della I, della VI e della IX Commissione.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di affidare ad un Comitato ristretto l'approfondimento del testo del disegno di legge e l'effettuazione delle audizioni dei rappresentanti delle imprese costruttrici e delle organizzazioni sindacali.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

39.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 AGOSTO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda (2245) 331

PRESIDENTE . . 331, 334, 338, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 353, 356, 357, 358, 360, 361

AMARANTE 357, 358

BAGHINO 340, 343, 353, 360

BOCCHI FAUSTO 344, 350

CALDORO 347, 348, 350, 352, 358, 360

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti* . 334, 343, 344, 345, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 355, 356, 357, 358, 361

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 340

FEDERICO, *Relatore* 332, 342, 345, 348, 349, 351, 355, 356

FORTE 358

FIORI 344, 352

GUASSO 355

LAMORTE 340, 342, 343, 344, 360

LUCCHESI 356

MARZOTTO CAOTORTA 344, 352

OTTAVIANO 356

PANI MARIO 340, 343, 346, 347, 348, 349, 351, 352, 357, 358

PAG.

Votazione segreta:

PRESIDENTE 361

La seduta comincia alle 11,30.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda (2245).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento integrativo di lire 1.600 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale

rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda ».

Comunico che sono pervenuti alla Commissione i pareri della V e della IX Commissione: essi sono sostanzialmente identici ed esprimono parere favorevole a condizione che la Commissione di merito introduca dei vincoli alla possibilità del ricorso al sistema della trattativa privata.

Siamo ancora in attesa dei pareri su due emendamenti presentati, rispettivamente, dal Governo e dall'onorevole Salomone ed altri: il primo si riferisce ad un aumento della copertura finanziaria per il finanziamento delle officine di riparazione e l'altro ha per oggetto nuove misure circa l'organico edilizio.

Ricordo che si è già conclusa la discussione sulle linee generali e invito lo onorevole Federico, relatore di questo disegno di legge, a riferire sui lavori del Comitato ristretto.

FEDERICO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, desidero scusarmi per non essere giunto a questa riunione con una relazione scritta e dettagliata, ma le circostanze nelle quali abbiamo lavorato non lo hanno consentito; infatti, il Comitato ristretto si è riunito assai frequentemente, ma la concomitanza dei lavori particolarmente impegnativi dell'Aula ha fatto sì che soltanto ieri sera si giungesse ad una conclusione.

D'altra parte, come ho detto nella relazione che ho svolto il 18 luglio scorso, questa materia può consentire un largo richiamo ai dibattiti che abbiamo svolto in precedenza, sia in sede di piano poliennale delle ferrovie, sia in quello più recente sulla riforma dell'Azienda ferroviaria; in quest'ultima riunione, anzi, i problemi, le prospettive, le situazioni particolari dell'Azienda e di tutte le questioni ad essa connesse, furono ampiamente approfonditi grazie ad una documentazione molto ricca che è stata esaminata con scrupolo e che ci ha portati alle conclusioni alle quali siamo pervenuti.

Il provvedimento al nostro esame riveste particolare carattere di urgenza e cercherò, sinteticamente, di ritracciarne l'*iter*.

Dopo il 18 luglio abbiamo proceduto all'audizione dei rappresentanti delle imprese e dei sindacati e delle loro osservazioni ed indicazioni abbiamo tenuto conto nei successivi incontri in sede di Commissione. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, i problemi che ci eravamo trovati di fronte erano di natura diversa e fra questi particolarmente importante era quello di stabilire un aggancio fra questo provvedimento e l'utilizzazione dei singoli fondi previsti per il piano integrativo: la Commissione desiderava conoscere in quale rapporto collocare questo provvedimento, rispetto ai residui finanziamenti che bisognava fare, in una prospettiva temporale abbastanza definita.

Un ulteriore problema, nella finalità della ipotizzata ristrutturazione del settore delle industrie di materiale rotabile, era rappresentato dal necessario equilibrio tra le commesse di materiale di tipo ripetitivo e quelle di materiale derivante da nuove tecnologie; ci si chiedeva, cioè, in quale rapporto si potessero collocare questi due tipi di commesse, anche in considerazione dell'urgenza dell'utilizzo di questo congruo, elevato finanziamento che corrisponde a due necessità precise ugualmente urgenti: quella di approvvigionarsi di nuovo materiale rotabile e quella di dare lavoro ad imprese minori che sono, attualmente, in gravi difficoltà e vicine alla richiesta di cassa integrazione.

Non si poteva trascurare, pertanto, la esigenza di avviare un processo di ristrutturazione, tale da creare nuove condizioni. In questo settore, infatti, le scelte sono state guidate sempre da necessità immediate, senza che si compisse alcuno sforzo in prospettiva per entrare anche nel mercato internazionale.

Per quanto concerne la riserva a favore del Sud, è stato constatato come la normativa precedente in realtà non era rispettata né poteva esserlo: alcune subforniture possono essere realizzate solo da industrie del Nord o perché posseggono

(...)

delle imprese da parte dell'amministrazione veniva individuata come la strada che avrebbe portato alla soluzione contemporanea di diversi problemi, quali, ad esempio, quello di evitare il ricorso alla trattativa privata che avrebbe caricato l'Esecutivo di un peso di gran rilievo dando solo ad esso la responsabilità di condurre avanti un criterio di ristrutturazione; la procedura suindicata potrebbe consentire l'assegnazione dei lavori in blocchi consistenti, nonché rappresentare una condizione per invitare le aziende a raggrupparsi in imprese per cercare di rispondere meglio alle esigenze di lavoro; gli stessi sindacati, in un loro documento, hanno affermato che il raggruppamento di più aziende ha consentito un risparmio almeno del 10 per cento. Abbiamo cercato di analizzare questo punto con particolare attenzione ed avremmo intravista una modifica che vuole rappresentare un contributo costruttivo al raggiungimento delle stesse finalità che con l'attuale testo il disegno di legge vuol raggiungere.

Per quanto riguarda il problema relativo alla mancanza di personale qualificato, l'onorevole Salomone ha proposto un emendamento che prevede nuove misure per il personale edilizio. Pur condividendo lo spirito dell'emendamento, debbo rilevare che la sua approvazione è subordinata al parere della V e della IX Commissione ed è pertanto consigliabile che venga accantonato al fine di evitare ulteriori ritardi nell'approvazione del disegno di legge.

Concludo questa mia breve relazione riservandomi di intervenire in modo più particolareggiato in sede di esame dei singoli articoli.

PRESIDENTE. Essendosi già conclusa la discussione sulle linee generali, potremmo considerare come replica del relatore l'intervento che egli ha ora svolto per riferire sui lavori del Comitato ristretto e passare, quindi, alla replica del Governo; tuttavia, se alcuni colleghi desiderano intervenire sulle conclusioni cui è pervenuto il Comitato ristretto, ne hanno facoltà.

BAGHINO. Mi limiterò ad una breve osservazione. Non so ancora cosa dirà il Ministro dei trasporti, ma ho l'impressione, dopo questo intervento del relatore che ci ha informati sui lavori del Comitato ristretto e, soprattutto, dopo aver visto i numerosi emendamenti che al provvedimento in esame s'intendono apportare, che si rischi di rendere poco rispondenti alla realtà i motivi che lo hanno determinato o, comunque, ne prevedo una difficile attuazione, anche in considerazione delle obiettive difficoltà esistenti in tutte le aziende. Non solo, ma si corre il rischio, con gli emendamenti suggeriti e indicati, di restringere la possibilità da parte delle aziende di garantire il lavoro ai dipendenti. Con alcune limitazioni che sono state indicate, noi rischiamo di determinare la chiusura di piccole aziende, che verrebbero fagocitate da un consorzio di grandi aziende. In sostanza, rischiamo di non rispondere allo spirito del provvedimento.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, do la parola al ministro Vittorino Colombo per la replica.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Innanzitutto debbo ringraziare lei ed i colleghi della X Commissione trasporti per il lavoro molto intenso compiuto in questi giorni; un lavoro assai valido sul piano contenutistico e svolto in una situazione certamente non tranquilla per l'attività parlamentare. Mi debbo anche scusare se non mi è stato possibile essere presente in tutte le varie fasi che hanno caratterizzato l'*iter* del provvedimento, anche se desidero sottolineare che il Governo era validamente rappresentato dal collega onorevole Degan. Per altro, i problemi attualmente sul tappeto nel settore dei trasporti sono di non lieve momento. In questa fase sono ad esempio in corso varie trattative, una con la federazione unitaria e con quella autonoma dei ferrovieri, un'altra con i piloti, un'altra ancora con i marittimi. Siamo quindi sottoposti tutti ad uno *stress*, che speriamo possa portare ad un risultato positi-

(...)

verno inoltre si impegna a sottoporre alla Commissione di merito il piano di ristrutturazione, ma non può fare a meno di sottolineare ancora una volta il problema di una offerta superiore alla domanda: non è possibile imporre ai gruppi industriali di vendere i propri prodotti all'estero; se così facessimo emaneremmo soltanto « delle grida manzoniane ».

Onorevoli colleghi, se vogliamo raggiungere l'obiettivo della ristrutturazione, dobbiamo utilizzare gli strumenti dei quali disponiamo. Non vedo perché si voglia tornare indietro. Desidero comunque dichiarare, a conclusione del mio intervento, che il Governo è pienamente disponibile a qualsiasi verifica si voglia operare in questo settore.

PRESIDENTE. Essendo in corso votazioni in Assemblea, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 12,30, è ripresa alle 13,10.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a proseguire l'azione intrapresa per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile nonché degli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento.

Il Comitato ristretto, per l'articolo 1, ha proposto il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a proseguire l'azione intrapresa per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile, degli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento, nonché per il completamento delle tre nuove officine di grande riparazione programmate nel Mezzogiorno.

L'eventuale approvazione di questo emendamento comporterebbe modifiche al successivo articolo 2 che ha ad oggetto il meccanismo di finanziamento perché, avendo introdotto il completamento delle tre nuove officine di grandi riparazioni programmato nel Mezzogiorno, vengono ad esse destinati 65 miliardi. Su questo ulteriore stanziamento, la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole con riserva di coordinamento con l'articolo 4.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del Comitato ristretto.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 1.600 miliardi di lire, dei quali 1.400 miliardi saranno destinati al parco del materiale rotabile e 200 miliardi agli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del titolo II – spese in conto capitale – del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 400 miliardi per il 1978;

lire 550 miliardi per il 1979;

lire 650 miliardi per il 1980.

Con la legge di approvazione del bilancio annuale, si provvederà a modificare la predetta ripartizione per adeguare gli stanziamenti inseriti in bilancio all'effettivo andamento dei pagamenti.

(...)

Il Ministro dei trasporti darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di presentazione di detto bilancio.

Il Comitato ristretto ha proposto il seguente emendamento integralmente sostitutivo:

Sostituire l'articolo 3, con il seguente:

Il programma di utilizzo delle somme di cui all'articolo 2 sarà sottoposto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il programma di utilizzo dei 200 miliardi destinati alla realizzazione degli interventi relativi agli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento sarà altresì sottoposto alla Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Il programma di utilizzo delle somme di cui all'articolo 2 può essere articolato in piani distinti per i due settori di intervento. Il programma sarà comunicato al Parlamento prima dell'emanazione dei relativi decreti interministeriali. Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti darà comunicazioni al Parlamento ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di presentazione di detto bilancio.

BAGHINO. Desidererei che qualcuno mi spiegasse che significato può avere l'introduzione della parola: «sottoposto»!

PRESIDENTE. L'onorevole Lamorte ha presentato il seguente subemendamento:

Sopprimere il secondo comma dell'emendamento del Comitato ristretto.

LAMORTE. Devo ricordare che, in sede di Comitato ristretto, non vi fu unanimità sulla formulazione dell'articolo 3 di cui il Presidente ha testè dato lettura. Su questo disegno di legge c'è stata una intesa con le regioni e lo spirito di questo articolo è quello di sveltire le procedure, che appunto questo secondo comma verrebbe ad intralciare.

PANI. Ritengo opportuno il mantenimento dell'articolo così come presentato perché, in tal modo, rimaniamo fedeli a quei princìpi che ormai sono richiamati in tutte le leggi.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In alcuni casi il programma è stato comunicato alle regioni, ma non è mai intervenuta una intesa in senso stretto.

L'osservazione avanzata dall'onorevole Baghino aveva un suo fondamento; pertanto credo che, qualora fosse respinto l'emendamento dell'onorevole Lamorte, occorrebbe presentarne un altro che specificasse che sul programma in questione sarà acquisito il parere della commissione interregionale.

PRESIDENTE. Se si trattasse di una commissione che ha poteri sia consultivi, sia non consultivi, forse sarebbe necessaria questa precisazione. Nel caso in questione è implicito che si tratta necessariamente di attività di consultazione.

BAGHINO. Mi riferivo al fatto che occorre stabilire i termini.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Lamorte, di cui ho dato lettura.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo proposto dal Comitato ristretto.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 1.600 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'esterno, e ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione alle effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 1.600 miliardi di lire. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno isoritte, con distinta imputazione, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Le rate di ammortamento, in conto capitale, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero, e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

Il Comitato ristretto ha proposto il seguente emendamento:

Al secondo comma sostituire le parole: all'esterno, *con le altre*: all'estero.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 4 con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove costruzioni ed opere di cui all'articolo 2, pari ad almeno il 40 per cento del relativo ammontare, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per lo espletamento delle commesse acquisite.

È fatto altresì obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a 80 miliardi dei 200 miliardi destinati all'articolo 2 agli impianti di sicurezza e di segnalamento, all'ammodernamento ed al potenziamento delle infrastrutture dell'Italia meridionale ed insulare.

Il Comitato ristretto ha proposto il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma co nil seguente:

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una

quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove costruzioni ed opere di cui all'articolo 2, pari ad almeno il 45 per cento del relativo ammontare, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti, occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purché ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimenti a parametri obiettivi di mercato.

Gli onorevoli Ferdinando Russo, Del Castillo, Federico, Lamorte, Mastella, Morazzoni hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sostituire le parole: il 40 per cento, *con le altre*: il 50 per cento.

LAMORTE. In sede di Comitato ristretto erano emerse, in merito, due posizioni. L'una tendeva ad elevare la percentuale, di cui al primo comma, dal 40 al 50 per cento, senza modifica del testo originario. L'altra prevedeva l'aumento dal 40 al 45 per cento e, congiuntamente, una modifica dell'ultimo comma del medesimo articolo.

Il nostro emendamento recepisce la prima impostazione.

PRESIDENTE. Sono al nostro esame due emendamenti sostanzialmente in contraddizione tra loro. Quello più lontano dal testo è l'emendamento del Comitato ristretto: nel caso in cui venisse respinto, verrebbe posto in votazione l'altro presentato dall'onorevole Lamorte ed altri.

Gli onorevoli Bocchi, Pani e Guasso hanno presentato il seguente subemendamento all'emendamento del Comitato ristretto:

Sostituire la percentuale del 45 *con il* 50.

L'onorevole Baghino ha presentato un subemendamento all'emendamento proposto dal Comitato ristretto identico al precedente:

Sostituire la percentuale del 45 *con il* 50.

FEDERICO, *Relatore*. Devo necessariamente rifarmi a quanto già ho avuto modo di dire in sede di Comitato ristretto: in sostanza, se venisse approvato l'emendamento che eleva al 45 per cento la quota di riserva delle forniture e delle lavorazioni da affidare agli stabilimenti industriali del Mezzogiorno e che attenua i vincoli previsti, la situazione rimane immutata. Avevo, inoltre, fatto osservare che ci stavamo muovendo in senso contrario alla realtà delle cose ed anche in contrasto con le posizioni espresse dalle rappresentanze sindacali che esplicitamente hanno suggerito l'opportunità di elevare la riserva al 50 per cento per ragioni relative alla maggiore efficienza delle aziende del sud, oltre che per motivi di carattere generale. Non posso fare a meno di sottolineare — e di questo mi farò carico in un ordine del giorno – che gli squilibri esistenti non si risolvono stabilendo delle percentuali quando poi certi prodotti, per motivi di brevetto, possono essere reperiti soltanto al nord: questo significa fare delle enunciazioni che cadono nel vuoto. Se non precisiamo che all'interno di questa ripartizione non ne viene prevista una ulteriore basata sui tipi di materiale che possono essere prodotti sia al nord, sia al sud, non riusciremo per le ragioni suddette, a creare e mantenere l'equilibrio non solo quantitativo ma anche qualitativo tra il nord e il sud. Considerato che tale equilibrio oggi non esiste, la soluzione più equa può essere quella di elevare al 50 per cento la quota di riserva delle forniture: dico questo nella convinzione di non volere certamente danneggiare le industrie del nord, ma per cercare, quanto meno, di lasciare le cose così come sono. Per questa ragione e non per altre, sono favorevole al subemendamento in discussione.

PRESIDENTE. Per chiarezza desidero ricordare che stiamo esaminando due subemendamenti identici all'articolo 5 firmati

rispettivamente dall'onorevole Bocchi e altri e dall'onorevole Baghino; un emendamento del Comitato ristretto, ed infine un emendamento Lamorte.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti.* Desideravo dire con chiarezza, così come siamo soliti fare in questa sede, che la politica meridionalista non si fa « a colpi di emendamenti ». È necessario accertarsi se il sistema economico riesca ad assorbire i contraccolpi in termini sociali ed economici. Ritengo che, perché questo avvenga, sia necessario quanto meno applicare il parametro della gradualità. Spostare dal 40 al 50 per cento la quota di riserva delle forniture e delle lavorazioni da affidare agli stabilimenti industriali del Mezzogiorno, a parità tra domanda e offerta, significa, in termini reali, spostare qualche pezzo di fabbrica dal nord al sud con tutti i problemi che un'operazione di questo tipo comporta.

Il Governo condivide la tendenza a spostare il baricentro produttivo, ma tale obiettivo deve essere perseguito con gradualità; in base agli accordi sindacali abbiamo prima spostato tale percentuale di riserva dal 40 al 42 per cento, oggi passiamo al 45; di più non credo si possa fare perché non possiamo spostare con una legge la FIAT o la OM a Palermo.

L'aumento del tre per cento nominale, perché in effetti si tratta di un 6 per cento effettivo, credo possa essere assorbito dal sistema; non credo, invece, che quest'ultimo possa assorbirne uno di entità effettiva pari al 20 per cento.

PRESIDENTE. L'onorevole Fiori ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al settimo rigo, dopo le parole: gli stabilimenti, *le altre*: e delle aree depresse del centro-nord.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti.* Capisco le motivazioni che hanno indotto l'onorevole Fiori a presentare questo emendamento: la Breda-Pistoia non riesce a pagare gli operai.

LAMORTE. Poiché il mio emendamento si muove nella linea degli altri due subemendamenti intendo ritirarlo poiché in essi si riflette.

BAGHINO. Mi sia consentita qualche osservazione. Se noi avessimo mantenuto il testo del disegno di legge e se la Commissione avesse chiesto di portare dal 40 al 45 per cento la percentuale da assegnare al meridione, il ragionamento del Ministro sarebbe perfetto; senonché, non si è solo alzata la quota, ma è stata aggiunta una norma che limita, di fatto, e autorizza, addirittura, la limitazione al 40 per cento, a favore del Mezzogiorno.

PANI. Ma, in questo caso non ci si riferisce alle commesse.

BAGHINO. Qui si fa esplicito riferimento agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale o insulare che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni macchinari, accessori, eccetera, occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite: aumentando la quota delle commesse noi compensiamo, o riteniamo di compensare, la diminuzione che, fatalmente, deriva dagli acquisti *in loco* del materiale di cui sopra; avendo aggiunto questo ultimo capoverso abbiamo ridotto, automaticamente, l'acquisto al sud di macchinari ed accessori; noi cerchiamo una compensazione con l'elevazione della percentuale sulle commesse e la ragione di ciò è estremamente logica; proprio per rispettare la volontà del Ministro il quale desidera, non per legge, ma per naturale alleggerimento, trasferimenti di piccole o grandi aziende verso il sud, togliamo questo ultimo capoverso che, praticamente, permette il non trasferimento; se già esiste una produzione più qualificata al nord è inutile trasferirla al sud; da questo deriva l'insistenza di elevare le commesse. Per le ragioni suesposte voterò a favore del subemendamento diretto ad elevare al 50 per cento la quota di riserva delle forniture e delle lavorazioni da affidare agli stabilimenti industriali del Mezzogiorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Chiariamo subito che nessuno di noi vuol fare una gara a favore del Mezzogiorno, anche perché, allora, non dovremmo dimenticarci che esistono aree depresse anche nel centro-nord. A mio parere il testo presentato dal Governo è sufficientemente cautelativo e sodisfa la realtà delle cose e per tale motivo inviterei i colleghi ad accettarlo. L'onorevole Baghino può aver ragione quando ne sottolinea la restrittività, ma il nostro compito è quello di promuovere leggi applicabili e non grida manzoniane: dobbiamo essere realisti come legislatori.

Concludendo, dichiaro che il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore del testo presentato dal Comitato ristretto.

BOCCHI. Il subemendamento che abbiamo presentato è stato dettato da una preoccupazione ora fugata dal ritiro dell'emendamento del collega, onorevole Lamorte; infatti, quell'emendamento peggiorava la situazione degli interventi nel sud relativamente a quanto già il Comitato ristretto aveva cercato di precisare con l'emendamento che è ora sottoposto alla nostra attenzione. Per le considerazioni suesposte dichiaro, a nome del gruppo comunista, che ritireremo il nostro subemendamento confermando la nostra adesione a quello del Comitato ristretto.

LAMORTE. Ho ritirato il mio emendamento solo perché ritengo che le modifiche in esso contenute fossero già previste dal subemendamento testé ritirato. Per tale ragione faccio mio il subemendamento Bocchi ed altri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento ritirato dall'onorevole Bocchi e fatto proprio dall'onorevole Lamorte, identico al subemendamento Baghino.

(*È respinto*).

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Fiori, la invito a ritirare il suo emendamento, assicurandole che il Governo terrà conto dei motivi che l'hanno spinta a presentarlo e dei problemi che esso tendeva ad affrontare.

FIORI. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Comitato ristretto al primo comma dell'articolo 5, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 6.

Su richiesta delle imprese appaltatrici di opere o fornitrici di beni e di servizi, da realizzare con i fondi della presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere alle stesse una anticipazione fino al venti per cento dell'intero prezzo contrattuale, anche se l'appalto o fornitura fa carico a più esercizi finanziari.

Per la concessione dell'anticipazione la impresa contraente è tenuta a prestare le garanzie previste dall'articolo 1 del decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972.

A detti contratti non si applica la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 del suddetto decreto.

Fino alla concorrenza della anticipazione concessa, sulle opere eseguite e sui beni o servizi forniti non è applicabile la revisione dei prezzi.

Per il recupero dell'anticipazione di cui al primo comma la trattenuta da effettuare sugli acconti, ai sensi dell'articolo 2 del suddetto decreto ministeriale 25 novembre 1972, è commisurata al venti per cento dell'importo di ciascun acconto.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il quarto comma con il seguente:

La revisione dei prezzi contrattuali sulle opere eseguite e sui beni o servizi for-

niti sarà accordata per l'importo eccedente quello anticipato.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti.* Sono favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 6 nel suo complesso con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 7.

Per gli appalti di opere che si eseguono a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o dei suoi concessionari è ammessa, in deroga all'articolo 7 della legge 2 febbraio 1973, n. 14, la facoltà di adottare nei relativi procedimenti di gara mediante licitazione privata le forme di pubblicità di volta in volta ritenute più idonee in relazione all'urgenza, alla natura ed all'entità delle opere da eseguire.

Per i lavori, acquisiti, trasporti e forniture da realizzare con i fondi stanziati con la presente legge, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto motivato, su proposta del direttore generale e previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, può autorizzare, ove ritenuto opportuno, il ricorso alla procedura della scelta dei contraenti e della stipulazione dei contratti relativi mediante la forma della trattativa privata, anche al di fuori dei casi previsti dall'articolo 41 del Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, nelle ipotesi in cui la congruità del prezzo sia riscontrabile con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

Il relatore, onorevole Federico, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, aggiungere le parole: Secondo criteri da fissare con decreto del ministro entro tre mesi dell'entrata in vigore della presente legge.

Sostituire il secondo comma con il seguente:

L'assegnazione delle commesse di materiale rotabile avviene con i procedimenti di gara mediante licitazione privata per lotti consistenti ed omogenei, ai sensi dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52, e dopo una preliminare selezione dei concorrenti condotta dalla azienda delle ferrovie dello Stato sulla base delle loro dimostrate capacità produttive, della esperienza acquisita nelle precedenti forniture, in modo da preferire le imprese e i raggruppamenti di imprese che dimostrino di essere capaci di conseguire sodisfacenti livelli di specializzazione, di ricerca scientifica e di commesse per l'esportazione.

Gli onorevoli Pani, Guasso, Bocchi e Forte hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

Nell'assegnazione delle commesse di cui alla presente legge si adottano i procedimenti di gara a licitazione privata e sono da preferire le imprese e i loro consorzi e i raggruppamenti di imprese capaci di conseguire la dimensione economica, il grado di specializzazione, l'organizzazione anche per la ricerca e l'esportazione adeguati all'esigenza del settore delle costruzioni ferroviarie, mediante una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da parte dell'azienda delle ferrovie dello Stato ai sensi degli articoli 17 e 18 della legge 8 agosto 1977, n. 584.

FEDERICO, *Relatore.* Il mio primo emendamento tende a dettare precisi criteri relativamente alla facoltà di derogare alle norme riguardanti il rispetto della pubblicità.

Quanto al secondo, esso scaturisce dall'opportunità di contemperare l'esigenza dell'amministrazione, che intende usare la leva della domanda a fini di ristrutturazione del settore produttivo, con quella di non favorire procedure altamente discrezionali.

PANI. La materia oggetto dell'emendamento da me presentato è già stata lungamente discussa in sede di Comitato ristretto, nella quale i gruppi hanno concordato sulla necessità di modificare il testo del Governo senza per altro prevenire ad una univoca formulazione.

Ritengo opportuno, poiché ci accingiamo ad approvare un provvedimento recante finanziamenti per 1.600 miliardi, fissare precisi criteri in base ai quali debba essere effettuata l'assegnazione delle commesse.

L'obiettivo della ristrutturazione è già realizzabile a fatica attraverso i piani di settore secondo i meccanismi previsti dalla legge, ma risulterebbe difficilmente conseguibile, ove lo si volesse raggiungere dall'alto con il solo impegno del ministro. A nostro giudizio, la ristrutturazione, se si vogliono ottenere risultati positivi, va effettuata gradualmente.

Per queste ragioni, riteniamo importante l'approvazione dei criteri da adottare per i procedimenti di gara a licitazione privata previsti dal nostro emendamento.

PRESIDENTE. Poiché mi comunicano che sono in corso votazioni a scrutinio segreto in Aula, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 14,10, è ripresa alle 14,30.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame degli emendamenti all'articolo 7. Vorrei chiedere all'onorevole Pani se l'emendamento che egli ha presentato intenda sostituire interamente il secondo comma, se cioè sia volto non solo a stabilire delle norme in materia di licitazione privata, ma anche a sopprimere la legislazione precedente.

Avverto inoltre che l'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

Salvo quanto disposto dall'articolo 33 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e dall'articolo 41 del regio decreto 23 maggio 1924 n. 827, l'assegnazione delle commesse di materiale rotabile avviene con i procedimenti di gara mediante licitazione privata per lotti consistenti ed omogenei, ai sensi dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52, e dopo una preliminare selezione dei concorrenti condotta dalla azienda delle ferrovie dello Stato sulla base delle loro dimostrate capacità produttive, della esperienza acquisita nelle precedenti forniture, in modo da preferire le imprese e i raggruppamenti di imprese che dimostrino di essere capaci di conseguire sodisfacenti livelli di specializzazione, di ricerca scientifica e di commesse per la esportazione.

L'onorevole Pani ha presentato il seguente subemendamento all'emendamento Pani ed altri:

Prima delle parole « Nell'assegnazione di tali commesse » *inserire le seguenti*:

« Salvo quanto disposto dall'articolo 41 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827 ».

Sulla questione, come i colleghi sanno, le Commissioni V e IX hanno espresso un parere che è vincolante: alla mia richiesta di delucidazioni su questo aspetto, è stato risposto che non si intende abrogare la legislazione precedente, ma che non la si vuole neanche ampliare.

Chiedo quindi ai presentatori dei due emendamenti di chiarire le rispettive posizioni.

PANI. Ho presentato una parte aggiuntiva al mio emendamento, nella quale si fa riferimento all'articolo 41 del regio decreto n. 827. Credo che in tal modo sostanzialmente possa essere raggiunto lo

obiettivo che il collega Marzotto Caotorta si propone.

Non ritengo invece che sia possibile, da parte nostra, inserire in questo provvedimento – che prevede un finanziamento integrativo di 1.600 miliardi – le disposizioni di cui all'articolo 33 della legge 7 luglio 1907, n. 429, che noi riteniamo attinenti alle commesse di carattere normale, mentre, nel caso di specie, siamo di fronte ad un provvedimento di natura straordinaria.

PRESIDENTE. Dobbiamo intenderci sulla questione di fondo. Una cosa è dire: non vogliamo richiamare in questo provvedimento il disposto dell'articolo 33 della legge 7 luglio 1907, n. 429; un'altra cosa è dire: l'articolo 33 della predetta legge è abrogato. È necessario quindi che i proponenti chiariscano se i loro emendamenti tendono ad abrogare o meno la legislazione precedente.

PANI. La nostra proposta non intende abrogare né la legge del 1907 né l'articolo 41 del regio decreto del 1924. Riteniamo che, per quanto riguarda gli stanziamenti previsti dalla presente legge, il metodo da adottare per l'assegnazione delle commesse sia quello della licitazione privata con riferimento alla legge n. 584. Per maggiore chiarezza, abbiamo voluto rendere esplicito un richiamo all'articolo 41 nell'ipotesi in cui non sia possibile, per diverse ragioni, assegnare le commesse in base a licitazioni privata o nei casi in cui si debba ricorrere obbligatoriamente alla trattativa privata. Non intendiamo quindi abrogare l'articolo 33: l'azienda può usufruire di stanziamenti ordinari e può utilizzarli con il metodo di cui a tale articolo.

PRESIDENTE. Voglio precisare che se votiamo un emendamento che si richiami alla legge n. 827 e non alla legge n. 429, ciò non significa che quest'ultima sia abrogata e che quindi ad essa non si possa fare ricorso. Cioè, potremmo anche omettere la specificazione: « Salvo quanto disposto... » perché è chiaro che il testo in esame non tende a sopprimere la normativa precedente; ma se vi fosse un dubbio in tal senso, allora quella precisazione sta a dimostrare che l'emendamento non ha alcun fine abrogativo, ma intende solamente richiamarsi alla legislazione in vigore.

Se invece vogliamo abrogare queste norme, dobbiamo dirlo esplicitamente.

CALDORO. Poiché l'emendamento si riferisce ad un proposta del Governo, quest'ultimo si trova di fronte ad un preciso obbligo: non c'è l'abrogazione ma, di fatto, nel momento in cui la Commissione approva la legge, indica al Governo delle linee alle quali attenersi.

VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*. Tra gli altri obiettivi che ci siamo proposti vi è quello della ristrutturazione del settore produttivo. Tuttavia questa Commissione non ha competenza per le leggi riguardanti la contabilità generale dello Stato. Si tenta, quindi, di limitare l'arco degli strumenti che la legislazione ordinaria offre al Governo per l'esplicitazione dei suoi doveri.

Pertanto, recependo le osservazioni dell'onorevole Caldoro e dell'onorevole Pani, sono disposto ad accettare la sostituzione dell'articlo 7; in questo articolo era stata messa in particolare evidenza la trattativa privata per cercare di dare maggiore forza all'azienda delle ferovie e all'amministrazione. Se questa indicazione dovesse suonare come una forzatura dell'esecutivo nei confronti del potere legislativo, sono disposto a proporre la soppressione dell'articolo 7, ripristinando la situazione oggi vigente.

Vorrei tuttavia sottolineare che l'intenzione del Governo non era di forzare la volontà del Parlamento, ma solo di creare un meccanismo più utile anche ai fini della ristrutturazione.

In ogni caso, al di là di questa proposta eventuale, esprimo parere favorevole all'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta, perché nella prima parte si richiama alle attuali disposizioni in materia e fissa limitazioni per la licitazione privata.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che nell'emendamento Marzotto Caotorta, non vi è un richiamo puro e semplice: il richiamo alla legislazione ed il riferimento alle modalità per la licitazione sono volti allo scopo di conciliare le esigenze di ristrutturazione con le esigenze di controllo sull'assegnazione delle commesse.

VITTORINO COLOMBO, *Ministro dei trasporti*. Ritengo che, per ovviare a dubbi interpretativi, bisognerebbe far salvo quanto disposto dalla legge speciale sulla contabilità generale dello Stato del 1907.

PANI. Ritengo che il testo dell'emendamento di cui sono cofirmatario sia più chiaro e comprensibile, nel senso che fa riferimento agli stanziamenti previsti nella presente legge.

A mio avviso, inoltre, è più completo perché indica il metodo per le gare a licitazione privata previsto dalla legge n. 584.

Se poi non è opportuno richiamare lo articolo 41 del regio decreto n. 827 del 1924, ritiro il mio subemendamento.

PRESIDENTE. A parte alcune differenze formali – ed in questo senso ritengo più idoneo l'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta – l'unica differenza sostanziale tra i due emendamenti analoghi riguarda il riferimento alla legge n. 429 del 1907.

Vorrei fare presente che non è possibile stabilire se una legge vigente si applica o meno; si deve stabilire esplicitamene se la si vuole abrogare o no.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è sensibile alle preoccupazioni espresse dai colleghi, però, bisogna stare attenti quando si dice che stiamo discutendo di una legge speciale: il finanziamento di cui il disegno di legge tratta ha certamente delle caratteristiche particolari, ma deve essere preso in considerazione sulla base di criteri generali, come una spesa dello Stato per la quale valgono le leggi vigenti. Per quel che riguarda l'articolo in discussione, una soluzione potrebbe essere quella di sopprimerlo tramite un emendamento del Governo. Infatti, se vogliamo apportare delle limitazioni alla licitazione privata, è necessario ripristinare il quadro di riferimento generale, cioè quello previsto dalla legge del 1907 e dalla legge n. 827 del 1924.

CALDORO. Si vuole, in sede di emendamenti dare un indirizzo al Governo. Qualora non ci sia accordo tra quest'ultimo e le forze politiche, è necessario verificarne i motivi e vedere se si è in grado di superare le difficoltà. D'altra parte l'emendamento presentato dall'onorevole Marzotto Caotorta fa salva la legge del 1907 e quella sulla contabilità dello Stato affermando che per la legge in questione si applicano questi criteri.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Se l'interpretazione dell'emendamento è questa, sono contrario.

PRESIDENTE. Desideravo precisare che l'emendamento al secondo comma dell'articolo 7, integrato dal subemendamento Pani ed altri dispone che, salvo quanto disposto dall'articolo 41 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, l'assegnazione delle commesse avviene secondo la licitazione privata.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro* dei *trasporti*. Ripeto che, in questo caso, il Governo non è favorevole all'emendamento perché esso va contro le norme previste per la contabilità generale dello Stato.

FEDERICO, *Relatore*. Credo che il testo più ragionevole e prudente sia quello da me proposto all'articolo 7. Quest'ultimo teneva presenti le considerazioni svolte dal Presidente in ordine alla necessità di specificare se con la presente norma s'intendeva o meno abrogare quelle precedenti. Teneva, inoltre, conto della necessità di non modificare sostanzialmente le cose prevedendo che per le commesse si applica la licitazione privata, così come indicato anche negli emendamenti dei colleghi Marzotto Caotorta e Pani.

Per quel che riguarda la specificazione di una volontà abrogativa, dico soltanto che queste norme sono applicabili con le limitazioni previste che continuano a conservare la loro validità: si tratta di norme ben precise, infatti l'articolo 41 elenca tassativamente i casi in cui può avvenire la trattativa privata; l'articolo 33 non è meno tassativo quando prescrive l'obbligo delle gare pubbliche e consente la facoltà della licitazione e della trattativa privata ancorata a precisi criteri, che sono poi quelli che oggi dovremmo più specificatamente indicare.

Non mi convince molto l'espressione: « salvo quanto disposto » perché questo richiamo esplicito può suonare come l'indicazione di un indirizzo. Noi vogliamo soltanto dar vita ad una norma che dica che la licitazione privata deve avere quelle caratteristiche indicate dal ministro e che abbiamo fatto nostre. Se dovessero ricorrere le circostanze che rendono applicabili le norme per la trattativa privata, l'esecutivo si assumerà le responsabilità del caso.

PANI. Ritiro il subemendamento all'emendamento sostitutivo del secondo comma dell'articolo 7.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guasso, Forte, Pani e Bocchi hanno presentato il seguente emendamento all'articolo 7:

Aggiungere il seguente comma:

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di iscrivere ogni anno, a partire dal 1980, nei capitoli di bilancio, una consistente quota di investimenti per il rinnovo del parco di materiale e di nuove tecnologie, tale da far raggiungere nei prossimi dieci anni una età media del parco stesso ed uno sviluppo tecnologico che si allinei ai livelli delle reti ferroviarie europee più progredite.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Nel merito di questo emendamento sono pienamente d'accordo con i presentatori. Tuttavia non ritengo che tale formulazione possa essere concepita come emendamento al disegno di legge. Se, invece, fosse concepita come ordine del giorno il Governo la accoglierebbe.

PANI. Ritiriamo questo emendamento, che trasformeremo in un ordine del giorno.

FEDERICO, *Relatore*. Il mio emendamento deve intendersi ritirato e sostituito da quello che mi accingo a presentare e che ha ricevuto l'assenso del Comitato ristretto, i cui componenti ho provveduto contestualmente a contattare.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Federico, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma dell'articolo 7 con il seguente:

Nell'assegnazione delle commesse previste dalla presente legge, da esperire di norma con gara a licitazione privata, sono da preferire imprese, ragruppamenti di imprese o consorzi capaci di conseguire la dimensione economica, il grado di specializzazione, l'organizzazione anche per la ricerca e l'esportazione adeguate alle esigenze del settore delel costruzioni ferroviarie; a tale fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da condurre dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sulla base delle capacità produttive dimostrate dalle singole ditte e della esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato e finalizzata al conseguimento di una ristrutturazione produttiva del settore.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il secondo comma dell'articolo 7.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Nell'emendamento in questione si è inserito un termine sul cui significato occorre intendersi. Infatti, quando si

propone di dire che l'assegnazione delle commesse è « da esperire di norma con gare a licitazione privata », bisogna vedere che significa quel « di norma »: proporrei pertanto di sostituire la frase: « da esperire di norma » con la parola: « esperite ».

BOCCHI. Il termine « di norma » intende contrapporsi alle eccezioni che sono previste da altre disposizioni (l'articolo 41 del Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato e l'articolo 33 della legge 7 luglio 1907, n. 429) che si applicano in determinati casi. Pertanto, senza questa specificazione, l'emendamento sostitutivo non avrebbe il suo significato.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. D'accordo, ritiro allora la modifica di cui ho detto, e propongo di sostituire le parole: « di norma » con la parola « preferibilmente ».

PRESIDENTE. Però, teniamo presente che « di norma » significa soltanto: quando non sia previsto diversamente da altre leggi...

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Io vorrei che fosse chiarito se l'interpretazione di quest'articolo – e mi rivolgo, ciò dicendo, a tutte le parti politiche – vuol significare che, di fatto, non si cambia niente per quanto riguarda la legge sulla contabilità dello Stato. Mi richiamo infatti al parere espresso dalla V Commissione bilancio, che non parla di licitazione privata da esperire a preferenza, ma dice che, qualora si dovesse ricorrere al sistema della trattativa privata, occorre introdurre dei vincoli alla possibilità di tale ricorso. Si deve allora trovare la formula meno ostica per rendere questo concetto. In caso contrario, il Governo deve dire che ritiene che la X Commissione della Camera vada al di là dei poteri che le sono propri, ed io aggiungo che a questo punto dovrei consultarmi con il ministro del tesoro e con il ragioniere generale dello Stato. Se vogliamo scegliere il metodo della trattativa privata, adottiamo un certo sistema, ed ecco, quindi, i termini: « di norma » o « preferibilmente ». Se qualcuno intende procedere in modo diverso, allora ciascuno si assuma le proprie responsabilità, il Governo e le varie parti politiche.

PRESIDENTE. Io vorrei ancora insistere sul fatto che bisogna chiarire che sarebbe inammissibile che qualcuno pensasse che scrivendo: « di norma » si modifichi la legislazione precedente.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il termine: « di norma » può essere interpretato nel senso di « usualmente »; allora, per diminuire l'importanza cogente di tale termine, è meglio usare l'altro: « preferibilmente ».

CALDORO. A me pare, signor Presidente, che ci stiamo incamminando su una strada che creerà dei problemi e delle difficoltà da risolvere all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, anche rispetto ai fini che si propone il Governo con il provvedimento di legge che ha presentato.

Le norme e le procedure che sono previste specificamente, quando ad esse si dà avvio, assumono un significato politico ed amministrativo. E noi abbiamo iniziato una procedura sul testo del Governo, abbiamo chiesto il parere della V Commissione bilancio e lo abbiamo ricevuto. Ora, qualsiasi emendamento al testo governativo o risponde al parere di tale Commissione, cioè pone dei vincoli, qualora il Governo intenda avvalersi delle norme generali che consentono la trattativa privata, e così siamo in regola con la procedura seguita e non ci sono possibilità di contestazioni future, anche da parte di terzi; oppure noi introduciamo un meccanismo di modifica che elimina la stessa richiesta di parere, ed elude quello che ci è stato fornito dalla V Commissione bilancio, o viene ad accordarsi con quanto detto a proposito dei termini: « preferibilmente », « di norma », ecc. il che, in effetti, è l'apertura della strada

della trattativa privata, che cancella tutte le proposte e le preoccupazioni espresse dal Comitato ristretto.

Ci stiamo avviando in una direzione tale per cui potremmo votare contro lo emendamento proposto, a causa delle preoccupazioni di carattere amministrativo che potranno emergere. Infatti, una qualsiasi impresa che si sentisse esclusa – dal giudizio del Governo e quindi da quello delle ferrovie dello Stato – dalla legge, per quanto riguarda i fini che si vogliono raggiungere, potrebbe aprire un contenzioso, qualora gli atti parlamentari dimostrassero che, iniziata una certa procedura, quast'ultima è stata modificata ed elusa.

Noi dovremmo, pertanto, seguire il parere datoci dalla V Commissione bilancio, e fissare delle condizioni cui il Governo e l'amministrazione delle ferrovie dello Stato debbano attenersi, qualora scelgano il sistema della trattativa privata.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Se estendete alla trattativa privata quelle stesse norme che prevedete per la licitazione privata, così come si è espressa la V Commissione bilancio, allora non abbiamo difficoltà ad accettarle.

PRESIDENTE. Il Comitato ristretto in presenza di un testo del Governo che sembrava muoversi in direzione della trattativa privata e di fronte ad un parere della V e della IX Commissione che precludeva questa strada, è giunto alla conclusione di lasciare la trattativa privata così com'è nelle leggi in vigore, venendo incontro al desiderio del Governo di usare anche questo strumento; tuttavia poiché in molti casi bisognerà ricorrere alla licitazione privata, ci facciamo carico dell'emendamento del Governo considerandolo come la strada da seguire a norma della vigente legge.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. La V Commissione non fa riferimento alla gara, ma si limita a dire che qualora si dovesse ricorrere alla trattativa privata devono prevedersi appositi vincoli; è per questo che avevo presentato un comma aggiuntivo perché, in realtà, la V Commissione lega le mani al Governo dicendo: « trattativa sì, ma a queste condizioni ».

PANI. Per due settimane abbiamo discusso su questo tema e c'è stato un notevole sforzo per cercare di rispondere alle esigenze che concretamente si presentavano: la formulazione alla quale siamo pervenuti ritengo sia la più opportuna ed è quella che dovremmo votare. Ho l'impressione che non ci troveremo mai d'accordo col ministro perché la sua preoccupazione è quella di riservarsi uno spazio assai ampio per la trattativa privata, cosa che, nell'opinione comune della Commissione, non deve essere. Noi abbiamo indicato la strada che dà notevoli possibilità all'introduzione di un processo migliorativo nel settore. Ripetiamo, di norma si deve ricorrere alla gara: dopo viene la trattativa privata.

FEDERICO, *Relatore*. Desidero chiarire il significato della frase: « di norma, o preferibilmente »; intendo dire che, abitualmente e preferibilmente, a seconda che le condizioni del momento rappresentino o no un vantaggio, si debba fare la licitazione privata anziché la trattativa privata, ma desidero, altresì, richiamare l'attenzione del Governo sulla opportunità che la forma principale alla quale si deve ricorrere è quella della gara. Dire « di norma » è indispensabile perché in questo caso, la norma principale, cioè quella della gara, viene sostituita perché vi sono finalità specifiche che possono essere perseguite soltanto con la licitazione; infatti se facessimo la gara non potremmo conseguire le finalità che questa legge si prefigge, perché attuare il sistema della gara vorrebbe dire aprire un bando e lasciare aperta a chiunque, la possibilità di concorrere; invece, se vogliamo creare meccanismi che consentono la preselezione, dobbiamo derogare dalla gara.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Non vi è da parte del Governo nessuna volontà di forzare diritti propri di altri poteri.

(...)

Al Governo, quindi, è attribuito un potere, quello di non ricorrere alle gare. È chiaro, per altro, che rimangono in vigore le norme vigenti in materia di trattativa privata, ma in questo caso si tratta di ricorso eccezionale.

Non credo che possa essere data una interpretazione diversa. Il ministro Colombo si è richiamato ai buoni rapporti con il Parlamento; ebbene, nel corso della discussione su questo disegno di legge – forse in modo travagliato – abbiamo maturato una certa volontà della quale invito il ministro a prendere atto. Non saremo infatti disposti ad accettare l'uso di un qualsiasi strumento che possa essere interpretato come un ricatto.

Il gruppo comunista ritiene che il provvedimento di cui stiamo discutendo rappresenti un passo importante e positivo. Essendo questa la posizione della maggioranza della Commissione, ritengo che il Governo dovrebbe prendere atto di tale volontà.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo non ha alcuna intenzione ricattatoria, innanzitutto perché non è nel costume dell'esecutivo, né in quello mio personale; in secondo luogo perché il potere legislativo non si fa ricattare da nessuno.

Il Parlamento ha il diritto ed il dovere di difendere i suoi poteri ed io, in questo momento, sto agendo nel senso di difendere i diritti-doveri dell'esecutivo, che fanno parte delle libertà fondamentali della democrazia.

Riallacciandomi ai chiarimenti che mi sono stati forniti circa l'interpretazione da dare all'emendamento dell'onorevole Federico, ritengo di poterlo accettare e, quindi, di sciogliere la riserva precedentemente avanzata.

BAGHINO. Mantengo il mio emendamento soppressivo dell'articolo.

Dalla discussione sugli emendamenti sottoposti alla votazione della Commissione risulta che l'emendamento soppressivo sarà probabilmente respinto. Quale sarà il risultato di tale operazione? Semplicemente che non si è tenuto conto delle osservazioni sollevate nel corso del dibattito e che si è fatto solo riferimento a quanto proposto dal Governo in merito alla trattativa privata. La mancanza di riferimento alle norme da rispettare, in sistanza, non modifica nulla di quello che già esiste nella legislazione dello Stato per cui il ministro potrà ricorrere alla trattativa privata senza che sia stata posta, da parte della Commissione, alcuna condizione.

Inoltre, è stata fornita l'indicazione di un metodo da preferirsi agli altri *a priori* ed è stata aggiunta, tramite un emendamento presentati *in extremis*, una norma particolare che scavalca le norme che regolano gli appalti, le gare, eccetera.

Per questi motivi insisto sulla votazione del mio emendamento soppressivo dell'articolo 7, preannunciando che voterò contro gli altri.

PRESIDENTE. Desidero ancora una volta ricordare che la V Commissione non intendeva affatto invitarci a modificare le norme vigenti, ma soltanto limitare il ricorso alla trattativa privata rispetto a quanto previsto nel testo presentato dal Governo che, a torto o a ragione, sembrava andare oltre i limiti.

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Baghino soppressivo dell'articolo 7 ,contrari il relatore ed il Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al primo comma, al quale il Governo si è dichiarato favorevole.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al secondo comma, al quale il Governo si è dichiarato favorevole.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta che aggiunge un ulteriore comma dopo il secondo comma, al quale il relatore ed il Governo si sono dichiarati favorevoli.

(*È approvato*). (...)

ticolo 5 si proceda in modo da ricercare ogni possibilità affinché la riserva del 45 per cento venga rispettata per ogni tipo di commessa.

(0/2245/1/10) « FEDERICO ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

FEDERICO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucchesi e Fiori hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

constatata la situazione di crisi esistente nelle industrie per costruzioni ferroviarie dell'Italia centrale ed i gravi riflessi che ne derivano nei livelli occupazionali e nella condizione economico-sociale delle collettività interessate;

considerata l'influenza determinante che il programma di spesa del disegno di legge n. 2245 è destinata a produrre nel rilancio produttivo del settore, nella difesa dei livelli occupazionali e nell'assorbimento della mano d'opera giovanile disoccupata;

impegna il Governo

ad includere tra gli stabilimenti per i quali sono previste priorità negli stanziamenti, anche le aziende del settore ferroviario operanti nell'Italia centrale.

(0/2245/2/10) « LUCCHESI, FIORI ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

LUCCHESI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Caldoro, Forte ed Ottaviano hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

nell'approvare il disegno di legge n. 2245 relativo al finanziamento di 1.600 miliardi per il potenziamento degli impianti fissi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

rilevate le esigenze più volte manifestate in sede parlamentare di migliorare la funzionalità dell'azienda anche ai fini della stessa capacità di spesa dei finanziamenti;

ricordate le dichiarazioni del Presidente del Consiglio in sede di discussione sulla fiducia e le comunicazioni del Governo in sede di X Commissione della Camera;

impegna il Governo

a presentare alla ripresa dei lavori parlamentari l'annunciato disegno di legge relativo alla riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

(0/2245/3/10) « CALDORO, FORTE, OTTAVIANO ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

OTTAVIANO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pani, Bocchi, Guasso e Forte hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

nell'approvare il disegno di legge n. 2245,

impegna il Governo

a riservare, nell'ambito del piano triennale di sviluppo dell'economia, adeguati finanziamenti per il settore ferroviario e a presentare al Parlamento entro il 31 ottobre 1978 il disegno di legge per gli investimenti da realizzare nel settore degli impianti fissi.

(0/2245/4/10) « PANI, BOCCHI, GUASSO, FORTE ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PANI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guasso, Forte, Pani e Bocchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti

invita il Governo

ad adoperarsi affinché l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato costituisca entro il 31 dicembre 1979 un consorzio per la progettazione e la ricerca tra l'Azienda stessa e le industrie pubbliche e private del settore nel quale l'Azienda dovrà avere una partecipazione non inferiore al 51 per cento.

(0/2245/5/10) « GUASSO, FORTE, PANI, BOCCHI ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PANI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guasso, Forte, Pani e Bocchi hanno presentato il seguente emendamento:

« La X Commissione trasporti

impegna il Governo

ad operare al fine di iscrivere, ogni anno, a partire dal 1980 nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato una consistente quota di investimenti per rinnovo del parco di materiale rotabile e di nuove tecnologie, tale da raggiungere nell'arco dei prossimi anni un'età media del parco stesso ed uno sviluppo tecnologico che si allinei ai livelli delle reti ferroviarie europee più progredite.

(0/2245/6/10) « GUASSO, FORTE, PANI, BOCCHI ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie.

PANI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte, Bocchi, Guasso e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione

impegna il Governo

a costituire tramite l'Azienda delle ferrovie dello Stato, entro il 31 dicembre 1979, un consorzio per la progettazione e la ricerca tra l'Azienda stessa e le industrie pubbliche e private del settore; in esso l'Azienda delle ferrovie dello Stato dovrà avere una partecipazione non inferiore al 51 per cento.

(0/2245/7/10) « FORTE, BOCCHI, GUASSO, PANI ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie.

PANI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Amarante e Casalino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

constatato che il materiale rotabile in uso nelle linee ferroviarie del Mezzogiorno e delle Isole risulta, per qualità e quantità inferiore a quello delle altre regioni e, comunque, del tutto inadeguato alle esigenze,

impegna il Governo

a tenere conto, nel destinare ai compartimenti ferroviari il materiale rotabile prodotto con lo stanziamento di lire 1.400 miliardi, degli squilibri territoriali esistenti, al fine di raggiungere una distribuzione, qualitativa e quantitativa, equilibrata a livello delle varie regioni del paese.

(0/2245/8/10) « AMARANTE, CASALINO ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie.

AMARANTE. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lamorte, Salomone, Marzotto Caotorta, Russo Ferdinando e Del Castillo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

a conclusione della discussione sul disegno di legge n. 2245, con il quale si finanziano 65 miliardi per il completamento delle tre Officine F. S. di riparazione,

impegna il Governo

a rimuovere ogni ostacolo per l'immediato utilizzo delle somme disponibili e, particolarmente, a sottoporre all'approvazione del prossimo Consiglio di amministrazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato le relative progettazioni esecutive.

(0/2245/9/10) « LAMORTE, SALOMONE, MARZOTTO CAOTORTA, MAROCCO, RUSSO FERDINANDO, DEL CASTILLO ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie, precisando che mentre per le officine di riparazione di Basilicata sono stati già compiuti i lavori e per quelle di Saline Ionica sono state sciolte, attraverso un apposito parere, le preoccupazioni di natura geologica, per le officine della Campania, invece, la Cassa per il mezzogiorno – o chi di dovere – non ha ancora stabilito la loro localizzazione. Porterò pertanto al consiglio di amministrazione dell'azienda una nuova ipotesi alternativa per il Mezzogiorno, perché non è possibile lasciare che ben 20 miliardi di lire vengano mangiati dall'inflazione!

CALDORO. Desidero ricordare che ad una mia interrogazione il Governo ha risposto riconfermando, appena un mese fa, l'impegno per la localizzazione a Nola.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Ma né quel comune, né la Cassa per il Mezzogiorno, hanno ancora stabilito la localizzazione a Nola.

AMARANTE. Dopo le dichiarazioni del ministro dei trasporti chiedo al Presidente di promuovere una convocazione dei rappresentanti della regione Campania e del comune di Nola presso questa Commissione e nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. La Presidenza della Comissione, nell'ambito della sua attività normale, cercherà di incontrarsi con i rappresentanti della regione Campania per aggiungere il suo sollecito a quello del Governo affinché gli ostacoli siano rimossi.

Gli onorevoli Guasso, Forte, Bocchi e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione

invita il Governo

a tener conto nell'attuazione del disegno di legge n. 2245, e in particolare nel suo articolo 2, che il fabbisogno di materiale rotabile e di installazioni per il segnalamento e il controllo del traffico delle ferrovie dello Stato negli anni 1978, 1979 e 1980, è stato individuato nel dibattito parlamentare nei termini quantitativi e qualitativi che risultano dalle tabelle presentate dal relatore.

(0/2245/10/10) « GUASSO, FORTE, BOCCHI, PANI ».

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Il Governo lo accoglie.

PANI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

FORTE. Preannuncio a nome del gruppo comunista il voto favorevole al disegno di legge n. 2245, che è stato notevolmente migliorato durante il lavoro del Comitato ristretto, incessante anche se svolto in condizioni di enorme difficoltà, per le cause che tutti conosciamo.

Il provvedimento di legge che stiamo per approvare rappresenta un concreto e positivo risultato del lavoro condotto da

(...)

Il mio voto contrario non è per l'iniziativa e il lavoro svolto, che sono indispensabili, ma per l'errore commesso, a mio parere, nel correggere l'articolo 7 del disegno di legge.

PRESIDENTE. Credo sia opportuno ringraziare tutti i colleghi del lavoro che hanno svolto in quest'occasione, sottolineando che ci accingiamo a votare un testo di legge molto importante, in quanto costituisce il primo passo verso il piano delle ferrovie per cui la nostra Commissione si è impegnata, ed uno dei provvedimenti d'investimento più importanti tra quelli finora approvati nella corrente legislatura.

La discussione appassionata e travagliata del disegno di legge ha anche mostrato che, attraverso un leale confronto, si possono trovare delle soluzioni, in spirito di collaborazione.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti*. Nel ringraziare anch'io la Commissione del lavoro svolto con tanto impegno, sottolineo a mia volta l'importanza di questo disegno di legge, che è il primo provvedimento di un certo rilievo che ho avuto l'onore di presentare al Parlamento, e che costituisce una risposta valida a problemi relativi non solo alle infrastrutture, pur tanto importanti, ma anche all'occupazione.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Finanziamento integrativo di lire 1.665 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per il completamento delle tre nuove officine di grande riparazione programmate nel Mezzogiorno, e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda » (2245):

Presenti	34
Votanti	33
Astenuti	1
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bocchi, Calaminici, Caldoro, Casalino, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Fiori, Forte, Gatto Vincenzo, Guasso, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella Guido, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Mastella Mario Clemente, Millet, Morazzoni, Ottaviano, Pani Mario, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Venturini.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 16,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

40.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2271) . . . 369

PRESIDENTE 369, 371

MORAZZONI, *Relatore* 369

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile »; già approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio 1978.

Informo la Commissione che non essendo ancora pervenuti i pareri della I e della V Commissione, il disegno di legge oggi al nostro esame non potrà essere votato. Pertanto ci limiteremo ad esaurire la fase della discussione sulle linee generali.

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

MORAZZONI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come si ricorderà, la legge n. 825 del 1973, stanziava 220 miliardi di lire di cui 140 per le

(...)

e si prevede solo un amento da 95 a 185 miliardi per gli aeroporti che nel corso dell'anno hanno avuto un traffico di oltre cento mila passeggeri. Noi vorremmo conoscere con precisione questi dati, perché non si può escludere che determinati scali non abbiano raggiunto quel livello di traffico di passeggeri per mancanza di efficienza e non per scarso traffico. Ad esempio, è stata ridotta l'attività dell'aeroporto di Villanova d'Albenga proprio perché da parte dell'autorità governativa non si riescono ad avere quegli incentivi che ne incrementino l'efficienza e convincano i floricoltori di San Remo ad utilizzare questo aeroporto invece di quello di Genova, che è già notevolmente intasato.

Nel resoconto in questione si dice ancora: « Le misure previste dal disegno di legge a suo avviso non sono tali da pregiudicare le scelte programmatiche che saranno compiute in sede di piano nazionale degli aeroporti, alla cui elaborazione si sta intensamente lavorando ». Sarebbe bene chiarire perché tali scelte non saranno pregiudicate. Non vorrei che si effettuassero intanto questi lavori e poi si avesse un ritardo nella presentazione del piano; quindi sarebbe bene ribadire il rispetto del termine del 1978 per la presentazione del piano insieme con il rispetto dell'impegno della presentazione di un provvedimento per la ristrutturazione della direzione dell'aviazione civile. Inoltre, nella sua risposta al Senato il sottosegretario ha accennato che « è in approntamento uno schema di disegno di legge per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile ». Su tale questione noi abbiamo a lungo discusso; gradirei che il progetto di ristrutturazione fosse accompagnato dai risultati dell'inchiesta promossa dal ministro proprio sulla situazione di questa direzione generale.

Ciò perché, mentre la magistratura potrà, attraverso l'inchiesta, accertare l'eventuale esistenza di colpe, noi potremo cogliere l'occasione per verificare se si sia tenuto conto delle esigenze esistenti. Occorrerebbe che noi fossimo messi a conoscenza dello stato dei lavori in corso per disporre di un quadro particolareggiato relativamente all'uso dei 210 miliardi per il completamento di tali lavori; solo attraverso l'acquisizione di tali elementi saremo in grado di effettuare delle scelte in ordine agli interventi da compiere.

Sono pertanto del parere che, prima di passare alla discussione degli articoli, sia assolutamente necessario per la Commissione acquisire i dati cui ho fatto riferimento.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1978.

Poiché non sono pervenuti i necessari pareri della I e della V Commissione, nonché i pareri della II e della VII Commissione, propongo di limitare la discussione del provvedimento, nel corso dell'odierna seduta, al solo svolgimento della relazione, rinviando ad altra seduta la discussione sulle linee generali e l'esame degli articoli. Se non vi sono obiezioni può rimanere così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Il disegno di legge n. 2271 vorrebbe risolvere il problema del servizio antincendi negli aeroporti nei quali non si svolge attività commerciale di linea.

In tali aeroporti, utilizzati prevalentemente dagli aeroclub o per finalità didattiche o turistiche, il servizio antincendio viene assicurato attraverso soluzioni assolutamente precarie e non come previsto dalle due leggi fondamentali che riguardano la

(...)

onorevole Gianquinto, era incorso, rispondendo ad una esplicita domanda, in un grave errore nel giustificare la non inclusione, nella legge allora in discussione sul servizio anticendio negli aeroporti, di una normativa speciale che avrebbe attribuito al Ministero la responsabilità e lo onere che prima non aveva.

La sentenza della Corte di cassazione, ripristinando al riguardo la verità e negando il diritto dello Stato ad ottenere qualche rimborso anche sotto forma di illecito arricchimento, ha ulteriormente riconfermato che l'onere dello Stato, per il servizio antincendi negli aeroporti, è totale ed abbraccia non solo le spese del personale ma anche quelle che, direttamente o indirettamente, sono sostenute per determinati servizi (casermaggio, benzina, cherosene, alloggi, mezzi di primo intervento e loro riparazione) e che non possono essere riversate sui singoli cittadini.

Questa è la portata del giudicato sul quale l'Avvocatura generale dello Stato può anche dissentire in via teorica, ma che comunque incontestabilmente riconosce.

Se così stanno le cose, visto che in uno Stato di diritto un privato cittadino può pervenire a risultati solo dopo una sentenza costosissima e lunghissima, non si vede perché oggi si debba disciplinare la materia in maniera diversa da quanto ha stabilito l'ordine giudicante nell'interpretazione di una legge esistente.

Si avrebbe, sia pure per un biennio, una discriminazione fra soggetti privilegiati: gli aeroporti nei quali il servizio antincendi è reso a carico del bilancio statale, e quelli in cui il servizio può essere posto a carico dei privati pena la non operabilità.

Poiché ancora non si dice come deve essere strutturata la tariffa di cui all'articolo 2 del disegno di legge (e non si capisce perché l'approvazione competa al Ministero dei trasporti e non al Ministero dell'interno cui si riconduce la *subiecta materia*) e ricordando le molteplici sentenze della Corte costituzionale in materia di tariffe petrolifere, devo precisare che il disegno di legge contrasta anche con l'articolo 23 della stessa Costituzione, così come la Corte costituzionale ha in più occasioni dichiarato.

Il legislatore ha chiaramente indicato che intendeva fosse assunta a carico dello Stato l'intera gestione sul territorio nazionale del servizio antincendi, come si deduce dalla relazione fatta dall'allora ministro degli interni Segni alle Camere sul provvedimento che ha portato alla legge del 1961.

Per obiettività devo esprimere dubbi sulla costituzionalità del provvedimento nella sua essenza in quanto esso anticipa, in qualche modo e in senso unidirezionale, una disciplina organica che le leggi del 1961 e del 1970 hanno già nella loro completezza disposto. Unicamente per venire incontro ad esigenze speciali e contingenti degli aeroporti minori raccomando l'approvazione del disegno di legge così come formulato, proponendo di eliminare però all'articolo 1, primo comma, la dizione « fino a che non sia diversamente disposto » e integrando lo elenco di cui all'allegato al disegno di legge, con l'aggiunta dell'aeroporto di Albenga e con la soppressione dell'articolo 3 così come attualmente formulato.

Il suddetto articolo dovrebbe essere modificato come segue: « Decorsi due anni dall'entrata in vigore della presente legge il servizio antincendi in tutti gli aeroporti civili o in quelli sui quali comunque si effettua traffico aereo civile, sarà espletato a totale carico dello Stato e sotto la completa responsabilità del Ministero dell'interno ».

Con queste integrazioni e modifiche esprimo parere favorevole alla approvazione del disegno di legge oggi al nostro esame.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

41.

SEDUTA DI MARTEDÌ 19 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2271) . . . 376

PRESIDENTE 376

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 376

La seduta comincia alle 18.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile », già approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio 1978.

Il sottosegretario di Stato onorevole Degan ha chiesto di fare una dichiarazione in merito alle osservazioni avanzate nella seduta precedente.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le notizie che sono in grado di dare oggi permetteranno uno snellimento del dibattito sul disegno di legge in esame.

Debbo intanto sottolineare come lo stato di avanzamento dei lavori previsti dalla legge n. 825 abbia raggiunto circa il 60 per cento, pur essendoci delle diversi-

(...)

responsabilità di condurre a termine determinate opere e, sia pure realizzando quell'opportuna concentrazione degli interventi che è stata qui dentro richiesta, di mantenere un tono di investimenti sufficientemente elevato in aeroporti i quali meritino l'integrazione od il miglioramento di alcune loro strutture scelte con attenzione per far sì che il sistema aeroportuale italiano non abbia ad affrontare un'ulteriore flessione, come altre volte è capitato. È necessario dunque dare una efficace risposta alla sempre crescente domanda del trasporto aereo.

PRESIDENTE. Preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, propongo, a nome del relatore Morazzoni, oggi assente, di nominare un Comitato ristretto per l'ulteriore approfondimento del disegno di legge in esame e a tal fine invito i gruppi a designare i componenti.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1978.

Comunico alla Commissione che l'assenza del relatore, onorevole Morazzoni, e l'esigenza di acquisire altri dati ci impediscono di arrivare alla conclusione dell'esame di questo disegno di legge nella seduta odierna. Possiamo tuttavia ascoltare in questa sede i chiarimenti che il sottosegretario Degan ha chiesto di dare.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il disegno di legge in esame è finalizzato – in attesa della presentazione da parte del Governo di un disegno di legge organico in materia – a determinare una situazione di tranquillità negli aeroporti in cui non è possibile la presenza di vigili del fuoco, ma nei quali sono presenti i servizi antincendi dell'aviazione militare o servizi antincendi gestiti da altre autorità, non statali in senso stretto. È necessario intervenire proprio per modificare questa situazione, quindi il disegno di legge in esame non intende costituire un precedente né pianificare il settore, come qualcuno potrebbe temere, ma in sostanza rappresenta la fotografia di uno stato di fatto, che successivamente verrà rivisto ed eventualmente rianalizzato per togliere qualsiasi ombra.

In particolare, per quanto riguarda l'aeroporto di Albenga, un recente convegno tenuto in Liguria ha impegnato tutte le autorità a riqualificarlo come aeroporto di terza categoria, il che obiettivamente sembra porlo al di fuori dall'ipotesi che possa rientrare nell'ambito dell'elenco allegato al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 18,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

50.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 DICEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (*Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato*) (2271) 495

PRESIDENTE 495, 500, 501, 502, 503, 504
BAGHINO 497, 498, 501, 502, 503
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 495, 499, 500, 502, 503
DEL CASTILLO 501
GATTO VINCENZO 497
LUCCHESI 498, 503
MARZOTTO CAOTORTA 498, 502, 503
MORAZZONI, *Relatore* 498; 500, 502, 503
OTTAVIANO 496, 503
RUSSO FERDINANDO 496, 500, 501

Votazione segreta:

PRESIDENTE 504

La seduta comincia alle 11.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 giugno 1978.

Ricordo ai colleghi che nel corso della precedente seduta sospendemmo la discussione di questo provvedimento in quanto erano sorte delle perplessità in seno alla Commissione. Ritengo che questa pausa abbia permesso a tutti noi un'ampia riflessione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, vorrei fare alcune dichiarazioni. Mi pare che le obiezioni sollevate nel corso della precedente seduta riguardassero principalmente l'interpretazione dell'articolo 3 del provvedimento. Erano sorti, infatti, timori che la sua applicazione letterale potesse determinare

(...)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

In deroga all'articolo 1 della legge 13 maggio 1961, n. 469, integrato dall'articolo 10 della legge 8 dicembre 1970, n. 996, negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile, esclusi, fino a che non sia diversamente disposto, quelli di cui allo elenco allegato alla presente legge, nei quali il servizio è attualmente svolto da personale statale, il servizio antincendi può essere affidato agli enti gestori degli aeroporti o delle aerostazioni, ovvero ai titolari delle licenze di cui all'articolo 788 del codice della navigazione, eventualmente riuniti in consorzio, che esplichino la propria attività nell'aeroporto.

Nel caso di affidamento, il servizio antincendi è espletato a cura e spese dei soggetti di cui al precedente comma, con personale in possesso di apposita abilitazione rilasciata dall'ispettore regionale o interregionale dei vigili del fuoco, previo accertamento della sussistenza di adeguati requiti di idoneità e di capacità tecnica. Le modalità per il conseguimento dell'abilitazione sono stabilite con decreto del Ministro dell'interno.

Le spese per l'addestramento del personale, ai fini dell'abilitazione, sono a carico dei soggetti ai quali è affidato il servizio antincendi.

Il Ministero dell'interno, d'intesa con il Ministero dei trasporti, determina la dotazione minima di personale e la consistenza e le caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio antincendi negli aeroporti di cui al primo comma.

La responsabilità della regolarità e della efficienza dei servizi nell'ambito dell'aeroporto compete ai soggetti di cui al primo comma. L'ispettore regionale o interregionale dei vigili del fuoco controlla lo esatto adempimento delle determinazioni adottate dal Ministero dell'interno ai sensi del secondo comma e, ove riscontri inadempienze, propone la sospensione dell'attività di volo, fino a quando non risultino adottate le misure prescritte. Il relativo provvedimento è adottato dal Ministero dei trasporti, Direzione generale dell'aviazione civile.

L'onorevole Russo Ferdinando ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sopprimere le parole: « fino a che non sia diversamente disposto ».

RUSSO FERDINANDO. Ho presentato questo emendamento per far sì che almeno gli aeroporti più importanti siano soggetti alla normativa vigente, che garantisce il massimo di sicurezza ai cittadini attraverso il servizio dei vigili del fuoco garantito dallo Stato. In questo modo diamo ai cittadini che transitano per gli aeroporti principali la garanzia della pienezza del servizio, non graviamo il sistema aeroportuale di altri costi ed utilizziamo in questi aeroporti i vigili del fuoco, soprattutto quelli che prestano il normale servizio di leva e che pertanto non hanno altri compiti da svolgere.

MORAZZONI, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è contrario allo emendamento perché è necessario che il disegno di legge venga approvato con urgenza, tanto che avevamo pensato di fare una decretazione d'urgenza. Ritengo inoltre che la dichiarazione resa in precedenza sia sufficientemente tranquillizzante e tale da assicurare che il Parlamento, nell'ambito del disegno di legge organico che sarà presentato presumibilmente la prossima settimana, sarà in grado di valutare compiutamente tutte le questioni in esso presenti. Ora, qui si tratta di fotografare una situazione di fatto prevedendo questa salvaguardia soprattutto per il Parlamento, che sarà chiamato a discutere il disegno di legge organico. Data questa posizione, vorrei pregare l'onorevole Russo di ritirare l'emendamento.

(...)

RUSSO FERDINANDO. Preso atto di queste dichiarazioni, lo ritiro.

DEL CASTILLO. Dichiaro di astenermi dalla votazione dell'articolo.

BAGHINO. Voterò contro l'articolo 1 avendo presentato un emendamento alla tabella sul quale attendo che si prenda una decisione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 1 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Nel caso che la prestazione del servizio antincendi venga effettuata in favore di terzi, coloro che espletano il servizio in conformità all'articolo 1 potranno richiedere un corrispettivo la cui tariffa è sottoposta alla approvazione del Ministero dei trasporti.

Le prestazioni in favore degli aeromobili di Stato sono effettuate gratuitamente.

DEL CASTILLO. Dichiaro di astenermi dalla votazione.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

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

ART. 3.

Nelle more della applicazione di quanto disposto dall'articolo 1 e per la durata massima di due anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio antincendi negli aeroporti civili o in quelli su quali comunque si effettua traffico aereo civile sarà espletato secondo le modalità in essere, purché l'impiego di personale e di mezzi sia tale da garantire i limiti di sicurezza a giudizio del Ministero dei trasporti, Direzione generale dell'aviazione civile, sentiti i Ministeri interessati.

(*È approvato*).

Do lettura della tabella allegata al disegno di legge:

ALLEGATO

Alghero
Bari
Bergamo-Orio al Serio
Bologna
Brindisi
Cagliari
Catania-Fontanarossa
Crotone
Falconara
Firenze
Forlì
Genova
Lamezia Terme
Lampedusa
Milano-Linate
Milano-Malpensa
Napoli
Olbia
Palermo-Punta Raisi
Pantelleria
Pescara
Pisa
Reggio Calabria
Rimini
Roma-Ciampino
Roma-Fiumicino
Ronchi dei Legionari
Torino
Trapani
Treviso
Venezia-Tessera
Verona-Villafranca

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere all'elenco l'aeroporto di: « Villanova d'Albenga ».

MORAZZONI, *Relatore*. Ho già illustrato i motivi per cui sarebbe stato opportuno includere nell'elenco anche l'aeroporto di Albenga. Mi rendo conto, però, dell'urgenza di approvare il provvedimento per cui, considerando l'esistenza di ragioni positive e negative che pesano nello stesso modo, mi rimetto alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho già avuto modo di esprimere parere contrario, considerando che lo aeroporto di Albenga, secondo le dichiarazioni dell'autorità locale, aspira tutt'al più ad essere di terzo livello. Pertanto, un aeroporto che chiaramente fosse tale e non potrà essere diverso da questo (non è come per gli aeroporti compresi nella tabella su cui si potrà aprire una discussione circa la loro importanza), ed è una propensione autonomamente indicata, mi pare abbastanza evidente che non possa non essere esoluso, anche se tenteremo di suggerire al Ministero della difesa di ritardare quanto più è possibile il ritiro del proprio personale che ivi assicura il servizio antincendi.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ritira il suo emendamento ?

BAGHINO. Posso essere propenso a ritirare l'emendamento anche in considerazione del fatto che, se dovessimo apportare una modifica, il disegno di legge dovrà essere trasmesso di nuovo al Senato con la conseguenza che l'approvazione definitiva avverrebbe solo dopo le festività natalizie. Ritengo opportuno, però, presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Desidero inoltre chiedere al Governo, che ha già assicurato che si adopererà presso l'aeronautica militare affinché mantenga in servizio il proprio personale, se ciò si collega all'articolo 3.

PRESIDENTE. Ella deve soltanto dichiarare se intende ritirare o no l'emendamento.

BAGHINO. Per le ragioni che ho poc'anzi indicato, ritiro l'emendamento trasfondendone il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la tabella nel testo del Senato.

(*È approvata*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Marocco, Salomone, Morazzoni e Russo Ferdinando hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge n. 2271, di cui ha riconosciuto la funzione puramente contingente e provvisoria,

impegna il Governo

a riordinare al più presto l'intera materia del servizio antincendi, tenendo conto dei princìpi precedentemente affermati dalla legislazione vigente ».

(0/2271/1/10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

MARZOTTO CAOTORTA. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

in considerazione delle norme con le quali si intende – in attesa di un provvedimento organico – normalizzare il servizio antincendi in determinati aeroporti,

invita il Governo

a promuovere le iniziative necessarie perché nell'aeroporto di Villanova d'Albenga sia comunque garantito detto servizio, at-

tualmente realizzato dall'aeronautica militare ».

(0/2271/2/10)

MORAZZONI, *Relatore*. Sono favorevole.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In pratica, si formalizza, in maniera sostanzialmente impegnativa (anche se sotto forma di invito), una dichiarazione di buona volontà resa dal sottoscritto. Comunque, posso accettare quest'ordine del giorno tutt'al più come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione ?

BAGHINO. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

MARZOTTO CAOTORTA. Preannuncio, a nome del gruppo democristiano, il voto favorevole sul provvedimento considerando che esso è puramente provvisorio e che non intendiamo stabilire dei principi o delle elencazioni definitive, e anche per non intralciare il Governo nell'esercizio delle sue funzioni in questo settore. Nello stesso tempo, però, non possiamo non auspicare con estrema decisione una rapida definizione del piano nazionale degli aeroporti, già da tempo promesso dal Governo, in mancanza del quale è impossibile legiferare in materia. Desidero anche riaffermare che il servizio antincendio deve essere svolto in linea di massima dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco, e quindi a carico dello Stato, e che di conseguenza un riordino della materia in modo razionale e definitivo, sulla base delle norme già esistenti, non può essere ulteriormente prorogato. In questo senso ho presentato un ordine del giorno.

OTTAVIANO. Desidero sottolineare molto brevemente un'esigenza che diventa una vera e propria mina vagante se non affrontiamo, come è già stato rilevato dall'onorevole Marzotto Caotorta, la questione circa un impegno preciso del Governo a definire quella che in una certa fase chiamiamo la classificazione degli aeroporti e il piano. Questo perché, se non definiamo quali sono gli aeroporti aperti al traffico civile, quelli dell'aviazione generale e quelli del terzo livello, in ogni fase del nostro lavoro ci troveremo di fronte a delle contraddizioni, e vi saranno allora le richieste singole, e la difficoltà di comprendere quali sono le responsabilità e gli oneri dello Stato. Quindi, questa esigenza diventa prioritaria, anche per risolvere alcune questioni contingenti ed urgenti come quella di cui si occupa il provvedimento in discussione. Esprimiamo pertanto il nostro voto favorevole, sottolineando tale aspetto: se esso fosse disatteso, in ogni fase del nostro lavoro in questo settore si verificherebbero degli slittamenti che non ci consentirebbero di affrontare i problemi sul tappeto. A dimostrazione di ciò basti ricordare che questo disegno di legge, che è stato presentato alla Camera, con caratteristiche di urgenza, il 20 giugno 1978, viene approvato oggi a distanza di sei mesi, con conseguente svuotamento del suo significato reale.

LUCCHESI. Per le motivazioni a più riprese ricordate dal Governo, ritengo di poter esprimere un voto favorevole sul provvedimento in discussione, anche se il dibattito che si è svolto ha dimostrato come esso dia luogo a notevoli perplessità.

Mi riferisco innanzitutto al problema – che in questa sede non è stato ricordato – degli aeroporti militari aperti, anche parzialmente, al traffico civile (nella mia regione, ad esempio, appartiene a questa categoria l'aeroporto di Grosseto): di essi non vi è traccia nel provvedimento e questo nodo pertanto rimane insoluto.

Ma la maggior parte delle riserve, almeno a mio avviso, è collegata all'interrogativo seguente: se, cioè, dal disegno di

legge che ci accingiamo ad approvare discenda, in via diretta o indiretta, una sorta di obbligo per le società o gli enti che attualmente gestiscono gli aeroporti minori, ad adempiere a quanto in esso previsto. Ciò, in molti casi, significherebbe per queste piccole società affrontare situazioni economiche pesanti, se non addirittura addivenire alla chiusura delle strutture aeroportuali, la cui gestione attualmente si regge sul « filo del rasoio ».

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile » (*Approvato dalla III Commissione permanente del Senato*) (2271):

Presenti	33
Votanti	32
Astenuti	1
Maggioranza	17
Voti favorevoli	31
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bocchi, Calaminici, Caldoro, Casalìno, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Fiori, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Lamorte, Lucchesi, Marocco, Marzotto Caotorta, Mastella, Millet, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi e Venturini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

40.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (*Approvato dal Senato*) (2370) . 363

PRESIDENTE 363, 366, 369

BAGHINO 365, 368

MORAZZONI, *Relatore* 363, 365

OTTAVIANO 367

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile »; già approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio 1978.

Informo la Commissione che non essendo ancora pervenuti i pareri della I e della V Commissione, il disegno di legge oggi al nostro esame non potrà essere votato. Pertanto ci limiteremo ad esaurire la fase della discussione sulle linee generali.

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

MORAZZONI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come si ricorderà, la legge n. 825 del 1973, stanziava 220 miliardi di lire di cui 140 per le

(...)

sua sentenza del 14 giugno 1976, n. 2203, decidendo una clamorosa controversia che aveva opposto per lunghissimi anni gli enti di gestione aeroportuali allo Stato, ha stabilito in maniera definitiva che l'intero servizio di prevenzione negli aeroporti, come quello di ogni altro distaccamento, è interamente a carico dello Stato e che l'articolo 10 della legge n. 996, da considerarsi interpretativa della precedente del 1961, significa semplicemente che il Ministero dell'interno aggiunge alle sue competenze anche tutte quelle (casermaggio, benzina, alloggio, mezzi, riparazioni, eccetera) che si rendono necessarie per prevenire i pericoli di danno ai cittadini e alle cose.

Ai fini di una soluzione limpida per il futuro sembra opportuno doversi raccomandare e quasi vincolare il Governo a non stornare, quale che sia la cifra, somma alcuna per attrezzature antincendio da investimenti che devono essere, invece, strettamente vincolati alle infrastrutture aeroportuali. Siamo nel settore del Ministero dei trasporti e non del Ministero dell'interno.

Un'altra raccomandazione che vorrei fosse raccolta dal Governo è che i progetti agli interventi integrativi nei cinque lotti statali siano il più possibile esecutivi e che su di essi si rendano preventivamente necessari la richiesta di collaborazione e l'assenso degli enti aeroportuali, che poi ne avranno la responsabilità gestionale, per evitare le incongruenze e i non consensi che si sono verificati in taluni casi, come ad esempio sull'aeroporto di Pisa.

Tutti sanno quali sono le deficienze della legge n. 825. Sugli aeroporti statali i lavori sono andati in appalto con progetti puramente di massima e le imprese, una volta entrate in cantiere, hanno incontrato realtà totalmente diverse da quelle prospettate in sede di appalto, il che ha costretto a proporre una miriade di varianti con la conseguenza che l'amministrazione aeronautica ha visto aumentati i costi reali per il tempo di *stand by* durante il quale la revisione dei prezzi è lievitata (di oltre un 32 per cento) ed è stata costretta a consentire varianti in corso d'opera con aumenti di costi.

La presenza di direttori dei lavori, nominati e pagati dai concessionari, elimina poi a danno dello Stato la figura della stazione appaltante e quindi vanifica quella necessaria dialettica tra parti, atta a tutelare gli interessi del committente, che invece è sempre fondamentalmente presente negli atti in via privata.

Il provvedimento in discussione avrebbe fornito l'occasione opportuna per eliminare almeno questa stortura, alla quale, nei rapporti tra lo Stato concessionario e società di gestione, si aggiunge ancora una lentezza esasperante nell'approvazione dei lavori, che mal si concilia con l'esigenza di tempestività che queste società – chiamate ad integrare le somme statali con stanziamenti sui propri bilanci – rivendicano nel concretare il più tempestivamente possibile gli appalti relativi ad opere di proprio interesse.

Ciononostante, malgrado senta vivissima l'esigenza di una programmazione e di un piano aeroportuale in cui vengano salvaguardate le necessarie priorità, stante l'esigenza di completare quanto è stato iniziato ed integrare negli aeroporti maggiori di Roma e Milano lavori che quelle società di gestione urgentemente reclamano per rendere più agibile il traffico e meno difficile l'attività operativa dei loro collaboratori, sollecito l'approvazione del provvedimento augurandomi che il Governo raccolga le esigenze qui prospettate.

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'onorevole Morazzoni per la sua relazione, comunico che mi è pervenuta una lettera con la quale il presidente della VI Commissione finanze e tesoro, onorevole D'Alema, ci informa che tale Commissione rinuncia ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge, dando così il nullaosta alla sua approvazione; mancano tuttavia, come ho già fatto presente, i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

Prima di aprire la discussione sulle linee generali, vorrei fare un rilievo che

non entra nel merito del disegno di legge se non per un aspetto, che credo raccolga una preoccupazione unitaria della Commissione.

L'onorevole Morazzoni ha sottolineato, nella sua relazione, il grave fenomeno del ritardo che sempre si verifica nell'esecuzione dei lavori ed io desidero aggiungere, sulla base dei rapporti che con le attività aeroportuali abbiamo avuto in questi ultimi due anni, che ciò, oltre ad essere vero, costituisce, ormai, una realtà drammatica perché le somme che il Parlamento stanzia vengono, in buona parte, vanificate dalla diabolica spirale dell'inflazione.

Pur non volendo entrare nel merito e suggerire eventuali rimedi, cosa che non spetta a me fare, non posso non denunciare la inutilità di questo tipo di stanziamenti, in buona parte vanificati dal tipo di procedure cui è subordinata la loro corretta utilizzazione.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

OTTAVIANO. Molti aspetti critici della relazione dell'onorevole Morazzoni mi trovano consenziente, ma ad essi desidero aggiungere altre considerazioni.

Ricordo che l'anno scorso svolgemmo una discussione attorno alla legge n. 825 e che molte ore dedicammo ad un dibattito in merito ad una risoluzione presentata dal nostro gruppo e, successivamente, unitariamente approvata; il senso di quella discussione, non facile, si può riassumere in questi due obiettivi: concentrare i finanziamenti su alcuni aeroporti e definire una data precisa per la presentazione del programma generale degli aeroporti; su entrambi questi punti si trovò un accordo e si stabilì che per la fine dell'anno 1977 occorreva impegnare il Governo nella presentazione di un piano nel quale fosse valutata la opportunità di concentrare gli interventi su quegli aeroporti che per la mole di traffico rivestono carattere di interesse nazionale.

Adesso, nel momento in cui ci viene proposto un secondo rifinanziamento della legge n. 825, ci sembra naturale che il Governo ci dica che fine ha fatto quella risoluzione, perché non si è elaborato il programma generale degli aeroporti, quale concentrazione di fondi si è operata e quali sono le opere che s'intende portare avanti.

Personalmente, sono dell'avviso che in merito alle disposizioni del programma generale degli aeroporti non c'è stato da parte delle autorità politiche nessuna volontà di procedere; infatti, è inconcepibile che ad una legge del 1973 si debba ancora far riferimento, dopo cinque anni, per far fronte ad interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico militare e civile.

Da allora si è sempre parlato di un piano aeroportuale, attesa la necessità di una adeguata programmazione nel settore; nel corso del dibattito sulla risoluzione, anzi, si è ritenuto che un utile strumento per gettare le basi di tale programmazione aeroportuale fosse proprio un giusto riequilibrio della legge n. 825. Inoltre, occorre ricordare che era noto a tutti il problema di un rifinanziamento che fosse strettamente legato ad una definizione dei ruoli dei diversi scali: su questo punto molto si è insistito; allora, perché ancora oggi, senza alcuna organicità, ci troviamo di fronte ad un ennesimo rifinanziamento in attesa, come detto nell'articolo 1 di questo disegno di legge, della definizione del programma generale degli aeroporti? Inoltre, il dettato dell'articolo 6, in base al quale entro l'anno 1978 il ministro dei trasporti è tenuto a presentare al Parlamento le linee e le proposte per la riorganizzazione della Direzione generale dell'aviazione civile e per il piano generale degli aeroporti, non è forse la ratifica di una inadempienza, di una sconfitta programmatoria? Ricordiamoci che ad un anno dalla presentazione della legge n. 825, il Governo doveva provvedere alla ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile, ma né a questo impegno né a quello derivante dalla risoluzione approvata ha saputo far fronte.

Una prima questione pregiudiziale da porre è che il Governo ci dia un quadro veritiero delle difficoltà che esistono per la compilazione del programma generale degli aeroporti; un quadro che ci consen-

(...)

e si prevede solo un amento da 95 a 185 miliardi per gli aeroporti che nel corso dell'anno hanno avuto un traffico di oltre cento mila passeggeri. Noi vorremmo conoscere con precisione questi dati, perché non si può escludere che determinati scali non abbiano raggiunto quel livello di traffico di passeggeri per mancanza di efficienza e non per scarso traffico. Ad esempio, è stata ridotta l'attività dell'aeroporto di Villanova d'Albenga proprio perché da parte dell'autorità governativa non si riescono ad avere quegli incentivi che ne incrementino l'efficienza e convincano i floricoltori di San Remo ad utilizzare questo aeroporto invece di quello di Genova, che è già notevolmente intasato.

Nel resoconto in questione si dice ancora: « Le misure previste dal disegno di legge a suo avviso non sono tali da pregiudicare le scelte programmatiche che saranno compiute in sede di piano nazionale degli aeroporti, alla cui elaborazione si sta intensamente lavorando ». Sarebbe bene chiarire perché tali scelte non saranno pregiudicate. Non vorrei che si effettuassero intanto questi lavori e poi si avesse un ritardo nella presentazione del piano; quindi sarebbe bene ribadire il rispetto del termine del 1978 per la presentazione del piano insieme con il rispetto dell'impegno della presentazione di un provvedimento per la ristrutturazione della direzione dell'aviazione civile. Inoltre, nella sua risposta al Senato il sottosegretario ha accennato che « è in approntamento uno schema di disegno di legge per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile ». Su tale questione noi abbiamo a lungo discusso; gradirei che il progetto di ristrutturazione fosse accompagnato dai risultati dell'inchiesta promossa dal ministro proprio sulla situazione di questa direzione generale.

Ciò perché, mentre la magistratura potrà, attraverso l'inchiesta, accertare l'eventuale esistenza di colpe, noi potremo cogliere l'occasione per verificare se si sia tenuto conto delle esigenze esistenti. Occorrerebbe che noi fossimo messi a conoscenza dello stato dei lavori in corso per disporre di un quadro particolareggiato relativamente all'uso dei 210 miliardi per il completamento di tali lavori; solo attraverso l'acquisizione di tali elementi saremo in grado di effettuare delle scelte in ordine agli interventi da compiere.

Sono pertanto del parere che, prima di passare alla discussione degli articoli, sia assolutamente necessario per la Commissione acquisire i dati cui ho fatto riferimento.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1978.

Poiché non sono pervenuti i necessari pareri della I e della V Commissione, nonché i pareri della II e della VII Commissione, propongo di limitare la discussione del provvedimento, nel corso dell'odierna seduta, al solo svolgimento della relazione, rinviando ad altra seduta la discussione sulle linee generali e l'esame degli articoli. Se non vi sono obiezioni può rimanere così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Il disegno di legge n. 2271 vorrebbe risolvere il problema del servizio antincendi negli aeroporti nei quali non si svolge attività commerciale di linea.

In tali aeroporti, utilizzati prevalentemente dagli aeroclub o per finalità didattiche o turistiche, il servizio antincendio viene assicurato attraverso soluzioni assolutamente precarie e non come previsto dalle due leggi fondamentali che riguardano la

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

41.

SEDUTA DI MARTEDÌ 19 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (*Approvato dal Senato*) (2370) . 373

PRESIDENTE 373

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 373

La seduta comincia alle 18.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile », già approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio 1978.

Il sottosegretario di Stato onorevole Degan ha chiesto di fare una dichiarazione in merito alle osservazioni avanzate nella seduta precedente.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le notizie che sono in grado di dare oggi permetteranno uno snellimento del dibattito sul disegno di legge in esame.

Debbo intanto sottolineare come lo stato di avanzamento dei lavori previsti dalla legge n. 825 abbia raggiunto circa il 60 per cento, pur essendoci delle diversi-

(...)

responsabilità di condurre a termine determinate opere e, sia pure realizzando quell'opportuna concentrazione degli interventi che è stata qui dentro richiesta, di mantenere un tono di investimenti sufficientemente elevato in aeroporti i quali meritino l'integrazione od il miglioramento di alcune loro strutture scelte con attenzione per far sì che il sistema aeroportuale italiano non abbia ad affrontare un'ulteriore flessione, come altre volte è capitato. È necessario dunque dare una efficace risposta alla sempre crescente domanda del trasporto aereo.

PRESIDENTE. Preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, propongo, a nome del relatore Morazzoni, oggi assente, di nominare un Comitato ristretto per l'ulteriore approfondimento del disegno di legge in esame e a tal fine invito i gruppi a designare i componenti.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2271).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Servizio antincendio negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1978.

Comunico alla Commissione che l'assenza del relatore, onorevole Morazzoni, e l'esigenza di acquisire altri dati ci impediscono di arrivare alla conclusione dell'esame di questo disegno di legge nella seduta odierna. Possiamo tuttavia ascoltare in questa sede i chiarimenti che il sottosegretario Degan ha chiesto di dare.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il disegno di legge in esame è finalizzato – in attesa della presentazione da parte del Governo di un disegno di legge organico in materia – a determinare una situazione di tranquillità negli aeroporti in cui non è possibile la presenza di vigili del fuoco, ma nei quali sono presenti i servizi antincendi dell'aviazione militare o servizi antincendi gestiti da altre autorità, non statali in senso stretto. È necessario intervenire proprio per modificare questa situazione, quindi il disegno di legge in esame non intende costituire un precedente né pianificare il settore, come qualcuno potrebbe temere, ma in sostanza rappresenta la fotografia di uno stato di fatto, che successivamente verrà rivisto ed eventualmente rianalizzato per togliere qualsiasi ombra.

In particolare, per quanto riguarda l'aeroporto di Albenga, un recente convegno tenuto in Liguria ha impegnato tutte le autorità a riqualificarlo come aeroporto di terza categoria, il che obiettivamente sembra porlo al di fuori dall'ipotesi che possa rientrare nell'ambito dell'elenco allegato al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 18,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

56.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 GENNAIO 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico (Approvato dal Senato) (2370) 609

PRESIDENTE 609, 610, 612

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore ff.* 609

La seduta comincia alle 12.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile (Approvato dal Senato) (2370).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento degli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile », già approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio 1978.

Prego l'onorevole Marzotto Caotorta di sostituirsi al relatore, onorevole Morazzoni, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna, riferendo sui lavori del Comitato ristretto nominato per l'ulteriore esame del provvedimento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore f.f.* Faccio presente che il Comitato ristretto ha predisposto alcuni emendamenti al testo del disegno di legge, anche conformandosi al contenuto dei pareri espressi dalle Commissioni consultate.

All'articolo 1, su richiesta della Commissione difesa, è stata apportata una modifica formale, in quanto al terzo comma dopo le parole: « nonché alla costruzione » vengono aggiunte le altre: « secondo le modalità previste dalla legge 18 agosto 1978, n. 497, ».

Dopo l'articolo 2 è stato inserito il seguente articolo 2-*bis*: « I lavori da effettuarsi sugli aeroporti finanziati dalla pre-

sente legge, nonché i lavori finanziati dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825 e dal decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e non ancora appaltati, non sono soggetti alla disciplina prevista dalla legge 8 agosto 1977, n. 584, quando la loro esecuzione venga affidata, anche in concessione di sola costruzione, agli enti o società che hanno la gestione dei servizi nell'aeroporto sul quale le opere devono essere realizzate, e possono essere conferite a detti enti a trattativa privata ». Ciò permette agli enti aeroportuali di effettuare i lavori di ammodernamento in modo assai rapido, rendendosi essi stessi responsabili della esecuzione dei lavori. Ciò vale soprattutto per gli aeroporti di Milano e di Roma a cui va gran parte di questi finanziamenti.

Il Comitato ristretto ha infine inserito dopo l'articolo 2-*bis* il seguente articolo 2-*ter*: « Il punto 5 dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è così modificato: 5) le opere aeroportuali, che non riguardano aerodromi esclusivamente turistici, e i connessi interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia; ». Infatti, poiché le opere aeroportuali sono estese alle adiacenze degli aeroporti, è sembrato opportuno estendere a tutte le opere aeroportuali la non assoggettabilità alle procedure di autorizzazione edilizia.

D'accordo con il relatore onorevole Morazzoni, chiedo la soppressione dell'articolo 3, con il quale si intende istituire un ufficio speciale con il compito di provvedere a tutti gli adempimenti di competenza dell'amministrazione in ordine alla realizzazione dei lavori negli aeroporti. Due sono i motivi per i quali propongo tale soppressione. In primo luogo, il Governo ha già preannunciato la presentazione di un disegno di legge organico per la riforma della direzione generale della aviazione civile, per cui io ritengo che alla vigilia di tale riforma, che mi auguro vicina, l'istituzione di un ufficio speciale sia contraddittoria e contrastante con una organica revisione dell'insieme degli uffici stessi. In secondo luogo, il presente disegno di legge non costituisce tanto una iniziativa nuova intesa a rimodernare gli aeroporti, quanto il rifinanziamento di leggi precedenti, e quindi, nella maggior parte dei casi, di lavori in corso. Ne consegue che la istituzione di un nuovo ufficio paralizzerebbe l'attività di quelli che di tali lavori già si stanno occupando; nelle more del trasferimento di personale e di competenze da questi a quello, piuttosto che uno snellimento, si provocherebbe un rallentamento dei lavori già in corso d'opera. A mio avviso, in definitiva, è molto più importante, in questo caso, assicurare la continuità piuttosto che la mobilità; spetterà al Ministero, nell'ambito della sua discrezionalità, il compito di operare gli spostamenti di personale che riterrà opportuni.

Vi è poi un articolo aggiuntivo 5-*bis*, che riguarda semplicemente un fatto procedurale. Con la legge n. 985 del 1977 avevamo stanziato 30 miliardi per il rimborso di opere eseguite o da eseguire con tutto un complesso di operazioni di rendiconto. Praticamente tale articolo aggiuntivo prevede una serie di norme dettate dalla stessa amministrazione al fine di snellire le operazioni di rendiconto; non si tratta che di norme procedurali.

Per quanto riguarda l'articolo 6 non si propone altro che un aggiornamento della data in esso contemplata. In base al testo originario il ministro dei trasporti avrebbe dovuto presentare le proprie proposte al Parlamento entro il 1978. Il 1978 è ormai finito e quindi si propone di sostituire tale termine con quello del 30 giugno 1979.

PRESIDENTE. Completo l'illustrazione dell'onorevole Marzotto Caotorta informando i colleghi sui pareri espressi dalle Commissioni competenti sul disegno di legge in discussione.

La I Commissione affari costituzionali ha espresso « parere favorevole al disegno di legge con gli emendamenti trasmessi dalla Commissione di merito in data 19 gennaio 1979 ».

La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole puro e semplice.

Dalla VII Commissione difesa ci è giunto un parere favorevole corredato da quattro osservazioni, di cui vi do lettura:

« In primo luogo il disegno di legge in esame prevede nuovi finanziamenti quando ancora non si conosce il piano generale degli aeroporti anche se, ponendo il limite dei 100 mila passeggeri che nella precedente legge era di 50 mila, si restringe il numero di aeroporti nei quali possono essere utilizzati i nuovi finanziamenti.

In secondo luogo per quanto concerne l'utilizzazione dei 25 miliardi che andrebbero iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, sarebbe opportuno chiarire che gli alloggi di servizio per militari dell'aeronautica dovranno essere costruiti in prossimità degli aeroporti. In mancanza di una tale indicazione non si capirebbe bene la ragione per la quale si prevede la costruzione di case riservate ad una particolare e ristretta categoria di militari, qual è quella degli addetti all'assistenza al volo e al controllo del traffico aereo civile.

In terzo luogo, in ogni caso dovrebbe essere specificato che la normativa sugli alloggi di servizio per i militari prevista dalla legge n. 497 del 18 agosto 1978 si applica anche a questi alloggi.

Infine, se appare logico che le particolari disposizioni aventi lo scopo di accelerare la spesa contenuta nella legge n. 825 del 22 dicembre 1973 siano estese anche alla esecuzione di lavori e forniture previste dal disegno di legge, sorgono alcune perplessità di fronte alla estensione di tale eccezionale semplificazione dei controlli e delle deroghe alla normativa vigente anche alla utilizzazione di fondi ordinari di bilancio del Ministero della difesa sol che la spesa sia destinata a soddisfare esigenze dell'assistenza di volo e del controllo del traffico aereo civile. Si rischia di creare un precedente piuttosto pericoloso, che in ogni caso, prima di essere introdotto nella legislazione, merita una attenta valutazione. Va notato che lo articolo 8, secondo comma, della legge n. 825 estendeva già per un triennio talune semplificazioni dei controlli ai fondi dei capitoli già iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti. Ora si tende, però, ad allargare le eccezionali procedure applicabili e ad estenderle al bilancio della difesa ».

Infine, ci è giunto il parere favorevole della IX Commissione lavori pubblici « osservando che appare indispensabile che nell'ambito del piano previsto dall'articolo 6, di cui si auspica una maggiore individuazione di contenuti, in connessione con una precisa programmazione del settore, siano indicati, in particolare, i livelli e la localizzazione degli aeroporti italiani, la posizione del personale addetto, ed infine i raccordi ed infrastrutture intermodali. La Commissione ha deliberato, infine, di richiedere che le sia inviato il testo definitivo predisposto dal Comitato ristretto all'uopo nominato per l'espressione del parere definitivo ».

Quindi, sono stati espressi tutti pareri favorevoli. Per quanto riguarda questa ultima richiesta della IX Commissione, devo dire che il testo del Comitato ristretto è stato tempestivamente inviato. Non essendoci pervenuto un nuovo parere entro i termini prescritti, possiamo senza preoccupazione continuare nel nostro lavoro.

Desidero anche ricordare che nel dibattito della Commissione il consenso dei vari gruppi alla approvazione del disegno di legge era stato collegato alla assunzione da parte del Governo di un impegno globale riguardo al piano degli aeroporti e ad una concentrazione della spesa per gli aeroporti più importanti, in particolare quelli di Milano-Malpensa e di Roma-Fiumicino. A tale riguardo lo schema di piano triennale contiene indicazioni che tutti valutiamo positivamente, ed io mi permetto di sottoporre alla attenzione della Commissione un ordine del giorno che si ricollega alle decisioni assunte dal Comitato ristretto: « La Commissione, considerata l'esigenza essenziale di qualificare e razionalizzare la rete aeroportuale italiana, concentrando gli investimenti e gli impegni su di un numero delimitato di aeroporti di interesse nazionale e internazionale, e garantendo ad essi i più elevati

standards di efficienza e di sicurezza; ritenendo indispensabile la presentazione in Parlamento, nei tempi brevi, di un piano nazionale degli aeroporti che obbedisca alle esigenze sovraindicate, ribadisce la scelta di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa quali aeroporti intercontinentali, dotati pertanto di tutti i mezzi e di tutte le condizioni per espletare questa funzione, secondo le indicazioni che sono contenute a questo riguardo nella bozza di piano triennale; ritiene necessario che misure efficaci di ordine finanziario e organizzative siano prese per potenziare gli aeroporti di interesse nazionale, e, tra questi, in particolare l'aeroporto di Palermo, i cui *standards* di sicurezza devono essere portati al massimo livello; impegna il Governo a ispirare rigorosamente la sua azione a questi criteri ».

A questo punto devo comunicare che è pervenuto dalla Presidenza della Camera l'ordine di interrompere i lavori della Commissione in quanto è stato rilevato in aula come essi si stiano svolgendo in deroga all'accordo intervenuto tra i gruppi, in base al quale si sarebbe dovuta evitare la contestualità tra dibattito in aula e lavori in Commissione. Trattandosi di una disposizione tassativa, devo sospendere la seduta esprimendo il rincrescimento di essere stati fermati quando ormai eravamo più prossimi al traguardo, ma esprimendo anche l'augurio che, indipendentemente dall'esito del dibattito politico in corso, sia possibile giungere ad accordi che ci permettano di assolvere al nostro dovere di legislatori evitando che dalla crisi di Governo scaturiscano conseguenze troppo gravi per il paese.

Il seguito della discussione è pertanto rinviato alle ore 16.

La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 16.

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito delle dichiarazioni rese dal Presidente del Consiglio a conclusione del dibattito in Assemblea sulle comunicazioni del Governo e sulla base delle istruzioni ricevute dalla Presidenza della Camera dei deputati, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16,05.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

42.

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento alle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2391) 377

PRESIDENTE 377, 381, 332

BAGHINO 382

CALAMINICI, *Relatore* 378, 382

GUASSO 381

LA ROCCA 382

PANI MARIO 381

SALOMONE 382

VENTURINI 382

La seduta comincia alle 20,35.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2391).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per il funziona-

mento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 1° agosto 1978.

Prima di dare la parola al relatore onorevole Calaminici, ricordo le ragioni che hanno portato all'iscrizione all'ordine del giorno del disegno di legge, la cui approvazione è sollecitata dal Governo a fronte della drammatica situazione degli uffici della motorizzazione. Lo stesso Governo (lo ha già dichiarato molte volte e il ministro Colombo mi ha personalmente sollecitato in tal senso) è infatti dell'avviso che, se non si adottano provvedimenti per l'adeguamento degli organici, si arriverà presto a strozzature drammatiche. Ho inoltre avuto assicurazione che le Commissioni bilancio e affari costituzionali esprimeranno il loro parere entro questa settimana, consentendoci di concludere l'esame del provvedimento fin da martedì prossimo.

L'onorevole Calaminici ha facoltà di svolgere la relazione.

CALAMINICI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame ha già impegnato i colleghi della VIII Commissione del Senato. La discussione e l'approfondimento fatti in quella sede hanno comportato alcune modifiche migliorative e sostanziali al testo governativo specialmente nella prima parte; inoltre, data l'urgenza si è deciso di aggiungere un articolo, il decimo, che riguarda specificamente una modifica alla legge n. 298 del 1974 sull'autotrasporto merci.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

CALAMINICI, *Relatore*. Lo scopo fondamentale del provvedimento, ferma restando la necessità di addivenire al più presto ad una riforma generale di questo settore e per la quale il Governo si è pure impegnato a presentare entro un anno una sua proposta di riforma che si aggiungerebbe a quelle d'iniziativa parlamentare già presentate, è quello di porre fine ad uno stato di grave dissesto e di abbandono in cui si è venuta a trovare la motorizzazione con grande disagio e pericolo per milioni di cittadini.

Le cause di questo dissesto sono molte: fra queste va ricordata la soppressione, pur doverosa, degli incentivi che ha portato ad una caduta verticale della produttività individuale e collettiva a cui è seguita una prima fase di sfoltimento volontario del personale con mansioni tecnico-direttive. Purtroppo a tutto ciò non si è reagito né riproporzionando gli organici, né con misure organizzative capaci di recuperare l'efficienza e la produttività perdute. Successivamente, negli anni più recenti, la legge sull'esodo volontario degli *ex* combattenti ha fortemente contribuito a determinare un vero e proprio collasso dell'amministrazione.

In sostanza, la motorizzazione civile in questi ultimi tempi si è venuta a trovare in una situazione che definirei paradossale: mentre da una parte crescono le esigenze di servizi sia per effetto dello sviluppo della motorizzazione, sia per effetto di nuove competenze che ad essa vengono assegnate, dall'altra si assiste ad una continua erosione del personale.

Dai dati forniti dal Ministero dei trasporti risulta che dal 1° gennaio 1972 al 1° maggio 1978 il personale è diminuito di circa mille unità passando da 4.285 a 3.284; questo, nonostante l'immissione di 329 unità provenienti dall'*ex* SETAF. Naturalmente questa tendenza, se non si intervenisse, provocherebbe ulteriori danni nel prossimo futuro anche perché la legge sugli *ex* combattenti continuerà ad agire fino al 1981.

Di questa situazione, sia nel passato sia in tempi più vicini a noi, si è fatta interprete la federazione CGIL-CISL-UIL che già nel 1974 aveva concordato con l'amministrazione un intervento per l'ampliamento degli organici. Infatti, nel lu-

(...)

deciso di introdurre data l'urgenza e la necessità di farvi fronte tempestivamente. Esso riguarda una deroga alle procedure previste dalla nuova legge n. 298 del 1974 sull'autotrasporto delle merci, per la determinazione del contingente di nuove autorizzazioni per il trasporto per conto terzi. Si chiede cioè che per l'anno in corso, in via eccezionale, sia il ministro dei trasporti a determinare il numero delle autorizzazioni da concedere in base ad alcuni criteri concordati, i quali vengono elencati nell'articolo. Ciò potrà consentire, tra l'altro, di sanare numerose situazioni irregolari proprio attraverso l'incremento di nuove autorizzazioni. L'esigenza di provvedere sollecitamente alla sanatoria deriva anche dall'imminente entrata in vigore delle pesanti sanzioni previste dalla legge, le quali scattano con il 1° novembre 1978 e vanno a colpire una gran massa di trasportatori irregolari, specialmente nel Mezzogiorno. È da precisare che questa deroga è stata concordata con il comitato centrale dell'albo, che l'ha approvata all'unanimità. Come si sa, in tale comitato centrale sono presenti le associazioni di categoria più rappresentative in campo nazionale.

Prima di concludere mi sia consentita un'ultima considerazione. Il provvedimento in discussione ha evidentemente un carattere di estrema urgenza sia per quanto riguarda la situazione degli organici della motorizzazione civile sia – ed ancor di più – per quanto riguarda la modifica della legge sull'autotrasporto delle merci. A ben guardare all'interno di questo provvedimento, alcuni meccanismi ed alcune preclusioni sollevano perplessità. Si tratta dunque di vedere quale strada sia da intraprendere. O, infatti, si va verso un'approvazione del testo trasmesso dal Senato, o si prevedono soltanto dei piccoli miglioramenti di esso, o, infine, si procede ad una sua revisione sostanziale. In tal caso deve essere chiaro che occorrerà sganciare l'articolo 10 da questo provvedimento e ricorrere al decreto-legge per poter rientrare nella sua prossima scadenza del 31 ottobre.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GUASSO. Desidero chiedere al rappresentante del Governo alcune precisazioni, in sede di replica, sul modo in cui l'articolo 10 sarà applicato ed in particolare quali categorie ne saranno interessate e su quali parametri si baserà la sua applicazione; potrebbero infatti sorgere dei problemi, in rapporto all'utilizzazione della sanatoria, sia intorno al numero di automezzi ai quali essa sarà applicata sia intorno al concetto di professionalità.

PANI MARIO. A nome del gruppo comunista mi dichiaro d'accordo con quanto ha testé detto il relatore onorevole Calaminici. Certamente l'*iter* del provvedimento di legge al nostro esame ha subìto travagliatissime vicende, ma oggi finalmente esso sembra avviato verso una rapida conclusione anche perché la situazione negli uffici della motorizzazione civile sta diventando insostenibile. Per il momento ritengo che sia opportuno attendere il parere della I Commissione affari costituzionali; successivamente dovremo riflettere e tenere conto delle sue eventuali considerazioni. In questa sede, però, debbo richiamare l'attenzione dei commissari e del sottosegretario di Stato in merito alla situazione in cui si sono venuti a trovare alcuni operai. Pur non entrando nel merito di questo problema, ritengo opportuna la presentazione di un ordine del giorno *ad hoc* dopo l'approvazione degli articoli del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. L'onorevole Pani, nel suo intervento, ci ha ricordato la difficile situazione in cui si trovano alcuni operai (sei per l'esattezza). D'altra parte, sono venuto a conoscenza di un altro caso, particolarmente toccante sul piano umano, riguardante due funzionari di Catania che, in seguito ad un provvedimento di legge, approvato dal Senato ed entrato in vigore il 1° gennaio 1978, non possono accedere ai livelli superiori della carriera tramite un concorso regionale.

Quindi, sia per i casi ricordati dall'onorevole Pani sia per quello da me menzionato sarà certamente opportuno avere contatti informali con il Governo al fine di risolvere situazioni così particolari.

VENTURINI. A nome del gruppo socialista, debbo sottolineare l'estrema urgenza che riveste questo disegno di legge, in quanto la situazione in cui versa la motorizzazione civile è diventata assai precaria.

Qualora verranno presentate modifiche all'articolato del provvedimento, mi riservo di fare altrettanto.

La materia del disegno di legge è stata oggetto anche di molte audizioni da parte della nostra Commissione da più di tre anni e mezzo. Adesso è venuto il momento di concludere, anche se personalmente riterrei non completamente superflua una ulteriore documentazione in materia. Nel disegno di legge si sottolinea la precedenza spettante a coloro che hanno lavorato presso la direzione generale. In altre parole, se ho ben capito, verrebbero promossi prima coloro che lavorano presso la direzione generale, successivamente gli altri.

CALAMINICI, *Relatore*. Non è proprio così: anche quelli che non lavorano presso la direzione generale hanno la possibilità di essere promossi.

VENTURINI. Il fatto è che il personale è carente proprio in periferia, e soprattutto al nord (ad Aosta, per esempio c'è un solo impiegato!). Insomma il quesito che mi pongo è questo: con questo disegno di legge si potrà risolvere un così angoscioso e drammatico problema?

LA ROCCA. Sottolineo l'estrema urgenza per l'approvazione di questo disegno di legge, ma penso che prima di continuare la discussione sulle linee generali, sia opportuno attendere i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

BAGHINO. Con mio sommo rammarico, debbo dire che non sono riuscito ad avere il resoconto stenografico della seduta della VIII Commissione permanente del Senato nella quale fu approvato questo disegno di legge. Quindi i precedenti che su questo argomento sono riuscito a trovare sono assai scarsi. Comunque di esso se ne parlò già in sede di discussione del bilancio per l'anno 1974; successivamente esso fu oggetto di numerose interpellanze ed interrogazioni. Sia in passato sia in questi giorni si è sottolineata e si sottolinea la drammaticità della situazione in cui versa la motorizzazione civile; e lei stesso, signor presidente, lo ha ricordato a Stresa. Personalmente anch'io ritengo che il provvedimento debba essere approvato al più presto, sempre che la risposta sia proprio quella atta a risolvere il problema perché, altrimenti, la rapidità con la quale vogliamo concludere l'*iter* di approvazione di questa legge non sarebbe una prova di serietà, ma l'ennesima dimostrazione di un tentativo di risoluzione parziale che non accontenterebbe nessuno.

Sono perfettamente consapevole della urgenza del provvedimento e non vi è da parte nostra il tentativo di frapporre ostacoli, ma qualora si volessero introdurre mutamenti di fondo anche il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale ne proporrà.

SALOMONE. Brevemente, per dire che, pur riconoscendo la necessità di una rapida approvazione di questo disegno di legge, riterrei opportuno dare adeguato peso al parere della I Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. In attesa che le Commissioni competenti facciano pervenire il loro parere, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 21,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

44.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 394

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2391) 385

PRESIDENTE 385, 393, 395, 397, 407, 408

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 393, 407, 408

BAGHINO 389, 408

BOCCHI 391, 407

CALAMINICI, *Relatore* 386, 393

DEL CASTILLO 392

GATTO 387, 396

MARZOTTO CAOTORTA 388, 408

RUSSO FERDINANDO 387

SALOMONE 392

Votazione segreta:

PRESIDENTE 408

La seduta comincia alle 17,10.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2391).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di

motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 », approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 1° agosto 1978.

I pareri pervenuti sono i seguenti. La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole. La IV Commissione giustizia ha espresso parere favorevole, osservando per altro che l'articolo 9 non appare conforme agli orientamenti manifestati dal disegno di legge n. 1799 sulla depenalizzazione, di imminente approvazione, in sede legislativa, da parte della Commissione stessa. Raccomanda pertanto di prevedere, anziché la pena dell'ammenda, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma, di pari importo, per evitare (nell'ipotesi che il disegno di legge n. 2391 sia definitivamente approvato prima del disegno di legge n. 1799) che siano contestati come reati fatti per i quali più efficacemente ed equamente verrebbero irrogate sanzioni amministrative e comunque destinati a hreve termine, ad essere depenalizzati; ovvero (nell'inversa ipotesi, per altro meno probabile, di approvazione definitiva del disegno di legge n. 1799 prima di quella del disegno di legge in discussione) per non escludere dalla depenalizzazione fatti che certamente non sono più gravi di quelli per i quali è prevista, in via generale, la trasformazione da reato in illecito amministrativo. Anche sotto il profilo formale, converrebbe ristrutturare l'ultimo periodo dell'articolo 9, che si suggerisce pertanto di redigere come segue: « L'inottemperanza a tale disposizione è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50 mila a lire 100 mila ». Nella fondata ipotesi che il provvedimento sia approvato prima della definitiva approvazione del disegno di legge n. 1799, bisognerebbe altresì disciplinare il procedimento applicabile in via transitoria, con l'aggiunta, alla fine dell'articolo, delle parole: « Si osservano le disposizioni della legge 24 dicembre 1975, n. 706, in quanto applicabili ».

La V Commissione hilancio ha espresso parere favorevole, con la raccomandazione che la Commissione di merito si dia carico dell'assunzione di un preciso impegno da parte del Governo di approntare con immediatezza progetti di legge di riordino di tutto il sistema della motorizzazione civile, da esaminare unitamente alle soluzioni prospettate nei progetti di legge di iniziativa parlamentare esistenti.

Il suggerimento della V Commissione bilancio è da intendere come raccomandazione, che la Commissione può accogliere o disattendere; consiglierei di accoglierlo, in quanto corrisponde all'orientamento costantemente affermato in questa Commissione, di un riordino generale della materia. Si tratta di un impegno che il Governo non avrà difficoltà a riaffermare.

Quanto al parere della IV Commissione giustizia, si tratta di osservazioni che non ci obbligano a mutare il testo nel senso indicato. Tuttavia esse hanno un certo peso, riguardando questioni di stretta competenza della IV Commissione, anche per la loro fondatezza. L'accoglimento dell'emendamento suggerito non muterebbe sostanzialmente il disegno di legge, ma comporterebbe il rinvio dello stesso al Senato. Spetta alla Commissione ogni decisione al riguardo.

Proseguiamo la discussione.

Il relatore, onorevole Calaminici, ha chiesto di parlare per fare il punto sullo stato dei lavori.

CALAMINICI, *Relatore*. Siamo chiamati a fare una scelta importante ai fini dell'*iter* di questo disegno di legge. Poiché i pareri espressi dalla I, IV e V Commissione sono favorevoli, siamo nella condizione di poter approvare il provvedimento in esame in questa stessa seduta. Esistono tuttavia delle questioni, che possono essere oggetto di discussione, per arrivare ad un miglioramento del testo; occorre però che la scelta che dobbiamo fare tenga conto dello stato di necessità di queste norme, sia per quanto riguarda i problemi della motorizzazione sia per quanto riguarda l'articolo 10, relativo alla modifica della legge n. 298 sull'autotrasporto, i cui termini di scadenza sono

(...)

possibilità di approvare il disegno di legge nel testo pervenutoci dal Senato, sarebbero indotti a presentare propri emendamenti, cosa che finora non è stata fatta in considerazione della necessità di affrontare con urgenza la materia oggetto del provvedimento.

Ritengo pertanto che, in considerazione delle implicazioni che la presentazione degli emendamenti comporterebbe, sarebbe opportuno che l'onorevole Gatto ritirasse quelli da lui presentati.

PRESIDENTE. Desidero ribadire che i pareri espressi sul disegno di legge al nostro esame non sono vincolanti; è quindi una questione di opportunità tenerne conto o meno.

Per quanto riguarda la modifica suggerita dalla IV Commissione giustizia, ritengo pertinente la considerazione svolta dall'onorevole Marzotto Caotorta: la legge di cui ci si raccomanda di tenere conto, quando entrerà in vigore, uniformerà tutta la legislazione in materia.

Circa il merito del provvedimento, nel corso della discussione sono emerse alcune divergenze. Desidero tuttavia dichiarare che da parte di nessuno è stata espressa la volontà di ritardarne l'*iter*, e che nessuno intende farne beneficiare solo una determinata parte di cittadini.

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

CALAMINICI, *Relatore*. Nel corso della discussione generale non è stato sottolineato un aspetto a mio avviso molto importante.

L'urgenza da tutti riconosciuta di giungere ad una rapida approvazione del provvedimento non è dovuta all'esigenza di riorganizzare la motorizzazione civile, ma sorge in relazione all'articolo 10, concernente l'autotrasporto merci; il problema, cioè, è rappresentato dalla situazione di illiceità in cui si trovano molti autotrasportatori che svolgono la loro attività non essendo in possesso della licenza. Al 31 ottobre scatteranno le sanzioni per questi casi di irregolarità ed è quindi necessario stabilire con urgenza una sanatoria, con cui verrebbero regolarizzati migliaia di casi.

Si tratta di un vincolo importante, sul quale dobbiamo riflettere quando discutiamo sulla necessità di approvare con urgenza questo disegno di legge, come auspico avvenga.

Per quanto riguarda gli altri problemi sollevati nel corso della discussione, ritengo che possano essere trovate soluzioni che non creino disparità ed ingiustizie se in questo senso avremo precise assicurazioni da parte del Governo.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quando il disegno di legge è stato presentato al Senato, nel corso della discussione avvenuta in seno alla Commissione di merito, sono emerse alcune lacune. Si è cercato, pertanto, di fare in modo che questo disegno di legge, modificato, costituisse la premessa per un successivo provvedimento organico, come anche in questa sede è stato reclamato.

Al Senato ho potuto riscontrare, avendo partecipato a tutte le riunioni, che da parte dei gruppi è stato compiuto il massimo sforzo per ottenere il testo migliore; tuttavia devo ammettere che alcuni aspetti negativi sono inevitabilmente rimasti.

Per quanto riguarda la materia trattata dall'articolo 10, non posso negare che sia estranea al contenuto generale del provvedimento; tuttavia si è reso necessario affrontare il problema della sanatoria per coloro che, pur svolgendo di fatto l'attività di autotrasportatori, non sono in possesso di licenza. In merito vorrei far presente che non esiste neppure una stima certa dell'effettivo numero di casi irregolari: se 10 mila o addirittura 45 mila. Quindi, si tratta di una materia che è ancora tutta da ordinare.

Desidero ricordare che dal 1973 ad oggi non sono più state rilasciate autorizzazioni per l'esercizio dell'autotrasporto, di modo che oggi vi sono tre categorie così contraddistinte: una prima categoria è quella di coloro i quali esercitano l'au-

(...)

totrasporto, muniti di autorizzazione, per conto terzi ma per trasporti specifici; in realtà però tutti costoro trasportano anche altre merci e, spesso, soltanto altre merci; una seconda categoria è quella degli autotrasportatori muniti di licenza di trasporto per conto proprio, i quali però esercitano anche il trasporto per conto terzi; infine vi sono tutti quegli autotrasportatori abusivi, i quali esercitano allegramente, senza alcuna licenza, il trasporto per conto proprio o quello per conto terzi. In tale situazione il non inserimento dell'articolo 10 sarebbe stato un danno che si sarebbe aggiunto a quelli già prodottisi, e cioè alla disorganizzazione ed alla disfunzione dei servizi, specialmente in periferia. A tale situazione non si può rimediare se non attraverso uno strumento legislativo che restituisca agli organici una fondata capacità operativa. Partendo da tale considerazione si è arrivati alla maturazione della necessità di portare a 1301 il numero dei dipendenti da assumere, il che non risolve certo il problema, ma dà senza dubbio un avvio positivo alla soluzione di esso.

Posta la questione in questi termini, quale valutazione deve compiere oggi il Governo dopo aver ascoltato gli interventi dei membri della Commissione? Innanzitutto va fatto osservare come la somma dei problemi che si avviano a soluzione attraverso la rapida approvazione del testo in esame sia di gran lunga più importante degli eventuali non perfezionamenti che potrebbero essere non raggiunti attraverso delle modifiche del disegno di legge. Pertanto, alle preghiere che sono state rivolte all'onorevole Vincenzo Gatto un po' da tutti i colleghi intervenuti nella discussione sulle linee generali aggiungo anche la mia personale di non presentare formalmente gli emendamenti preannunciati proprio perché mi rendo conto che la situazione degli uffici della motorizzazione civile, specialmente in periferia, è, senza voler esagerare, per lo meno angustiante e difficile, cosicché il non voler prendere posizione da parte nostra nei riguardi di essa non potrà che aggravarla sempre di più. Ciascuno dei membri della Commissione sa quello che avviene negli uffici periferici della motorizzazione civile, quando da parte delle autoscuole si chiede il rilascio delle patenti di guida; ciascuno di loro sa della incapacità degli organi periferici di far fronte alle situazioni di emergenza, le quali vanno moltiplicandosi soprattutto in forza degli accordi internazionali stipulati in materia di viabilità e di trasporti. Se dunque stentiamo a fare fronte a queste situazioni è ovvio che, soprattutto in materia di trasporti, gli utenti finiscano per assumere un atteggiamento polemico nei confronti dell'amministrazione; basti pensare che, in taluni casi, per ottenere una patente di guida si deve aspettare addirittura un anno! In tali condizioni credo sia nostro dovere fare tutto quanto è necessario in questo momento perché si ponga termine a questo stato di cose per la verità assai difficile.

Dette queste cose, aggiungo che desidererei che la mia preghiera, poc'anzi rivolta all'onorevole Vincenzo Gatto, fosse da lui esaudita. Da parte mia posso assicurare che un terzo dei posti per gli operai ed un sesto per il personale della carriera direttiva sono, *ope legis*, riservati a quelle categorie, per le quali abbiamo delle preoccupazioni fondate. In tal modo sarebbero sanate, in virtù di una normativa già esistente, le situazioni di coloro i quali sarebbero esclusi attualmente dal provvedimento.

Per tali motivi invito la Commissione ad approvare il disegno di legge nel testo trasmessole dal Senato, confermando ancora l'impegno del Governo a far sì che siano espletati rapidamente i concorsi, per i quali sono già stati chiesti i termini abbreviati, e che siano tenute presenti tutte le esigenze del personale interessato, in vista dell'elaborazione di un disegno di legge organico sulla materia.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi del quinto comma dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Caruso, Zuech, Zoso e Buro sostituiscono rispettivamente

per questa seduta i deputati Belci, La Rocca, Sangalli e Zucconi.

Ricordo che la Commissione, in occasioni analoghe, interpretò la norma regolamentare nel senso che fossero ammissibili solo le sostituzioni comunicate all'inizio della seduta. Si è successivamente precisato dalla Presidenza della Camera che per prassi debbono intendersi ammissibili anche le sostituzioni richieste nel corso della seduta, purché comunicate prima di passare alla votazione.

Desidero per altro raccomandare a tutti i colleghi di far pervenire le richieste di sostituzioni il più tempestivamente possibile.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 1.

I ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti – Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione – sono sostituiti da quelli stabiliti nella tabella 1 allegata alla presente legge.

I posti recati in aumento nei ruoli di cui alla tabella prevista nel primo comma riassorbono i posti in soprannumero esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, salvo quelli delle qualifiche ad esaurimento delle carriere direttive per i quali continuano ad applicarsi le vigenti disposizioni.

Nei ruoli del personale della carriera direttiva amministrativa, della carriera di concetto, della carriera esecutiva nonché in quella del personale ausiliario, deve essere lasciato scoperto un numero complessivo di posti pari a quello degli impiegati di corrispondente carriera appartenenti ai ruoli ad esaurimento istituti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinati a prestare servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. A tali effetti il ruolo ad esaurimento degli agenti tecnici è considerato corrispondente a quello del personale ausiliario.

I posti di cui al comma precedente diverranno gradualmente disponibili a cominciare dalle qualifiche meno elevate, in relazione al numero delle vacanze che a mano a mano si verificheranno nei suddetti ruoli ad esaurimento.

In tutti i ruoli di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, deve inoltre essere lasciato scoperto un numero complessivo di posti pari a quelli del personale non di ruolo di corrispondente categoria in servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Nella prima applicazione della presente legge, gli impiegati appartenenti ai ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono inquadrati nei ruoli di carriera corrispondente previsti dalla tabella 1 allegata alla presente legge, con le modalità indicate nell'articolo 200, ultimo comma, del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3. Il primo inquadramento nel ruolo di meccanografia viene disposto, a domanda degli interessati, per il personale che risulti adibito da almeno un anno, alla data di entrata in vigore della presente legge, a servizi di meccanografia, nella qualifica corrispondente a quella rivestita nel ruolo di provenienza. Successivamente, l'accesso al ruolo di meccanografia è riservato al personale della carriera esecutiva che risulti abilitato, dopo apposito corso, alla mansione di meccanografo.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge i ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non subiscono decurtazioni per effetto delle norme di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Nella prima applicazione della presente legge, per la copertura dei posti che risultano disponibili nelle dotazioni organiche delle singole carriere di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, hanno titolo di precedenza, a loro domanda, gli impiegati di ruolo della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che siano in possesso, alla data del 1° gennaio 1978, rispettivamente:

a) per la nomina a impiegato direttivo tecnico, della laurea in ingegneria e della relativa abilitazione professionale ovvero, qualora si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto, del diploma di laurea in architettura, fisica, chimica o matematica;

b) per la nomina a impiegato direttivo amministrativo, della laurea in legge, in scienze politiche o in economia e commercio, oppure d'altro diploma di laurea, purché, in questo ultimo caso, si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto;

c) per la nomina a impiegato di concetto, del diploma di scuola media di 2° grado ed equipollenti;

d) per la nomina a impiegato esecutivo, della licenza di scuola media di 1° grado.

La selezione degli impiegati di cui al comma precedente viene effettuata sulla base di un esame- colloquio, con le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, davanti a commissioni presiedute da un consigliere di Stato e composte da tre dirigenti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nonché da un docente universitario delle materie oggetto dell'esame-colloquio. Nella formazione delle graduatorie, a parità di merito, si tiene conto delle mansioni espletate nel ruolo di provenienza e dell'anzianità maturata nei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Gli impiegati selezionati con i criteri indicati nel presente articolo sono inquadrati, anche in soprannumero e nei limiti delle dotazioni organiche complessive delle singole carriere stabilite nella tabella 1 allegata alla presente legge, nella qualifica iniziale dei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per i quali hanno concorso. Al personale anzidetto non può essere comunque riconosciuta un'anzianità superiore a quella prevista dall'articolo 41 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Agli esami-colloquio previsti nel presente articolo sono ammessi, a parità di condizioni, anche gli impiegati appartenenti ai ruoli ad esaurimento istituiti con la legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinati a prestare servizio da almeno cinque anni presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per l'accesso a carriere superiori a quella di appartenenza.

Gli esami colloquio previsti dal presente articolo devono essere espletati entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

L'onorevole Vincenzo Gatto ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, resto rigo, dopo le parole: a loro domanda, gli impiegati di ruolo, *aggiungere le parole*: e gli operai;

Al primo comma, decimo rigo, sostituire le parole: alla data del 1 gennaio 1978, *con le parole*: alla data di entrata in vigore della presente legge.

GATTO VINCENZO. Tutti coloro che sono intervenuti hanno posto in evidenza la necessità di procedere rapidamente alla approvazione del disegno di legge in esame. Ho presentato questi emendamenti anche perché mi sembrava che il presidente

(...)

raccomandasse l'accoglimento di un emendamento proposto dalla IV Commissione giustizia; del resto lo stesso relatore in un colloquio privato mi aveva detto che riteneva possibile in tempi brevi approvare il provvedimento con gli emendamenti che si fossero ritenuti necessari. A questo evidentemente è da aggiungere la mia esperienza o, forse, la mia ingenuità personale, in quanto ritengo che questo rapporto di collaborazione tra i due rami del Parlamento sia un rapporto vario; ho avuto la disavventura di essere sia senatore sia deputato, e mi sono sempre trovato dal lato sbagliato, perché sempre mi sono trovato nella necessità di fare presto in quanto l'altro ramo del Parlamento sollecitava la approvazione di un provvedimento dopo aver perso molto tempo.

In secondo luogo, pensavo che gli emendamenti proposti fossero giusti. Da questo punto di vista devo dire al collega, amico e conterraneo Del Castillo che quando una rivendicazione è giusta tutte le altre considerazioni cadono; di fronte ad un'esigenza di giustizia, vengono meno le considerazioni di opportunità. Se questa rivendicazione è giusta, non possiamo accantonarla per motivi di opportunità o necessità di carattere temporale, ma dobbiamo sodisfarla. Se le mie illusioni in ordine ai tempi sono veramente tali, allora occorre ribadire che queste esigenze sono giuste e se ne deve tener conto fino in fondo. È questa l'opinione che i colleghi hanno espresso, direttamente o indirettamente favorevole al contenuto degli emendamenti. Siamo in una situazione nella quale vi è un'urgenza che è imposta dalle circostanze, da esigenze che riguardano la pubblica amministrazione. Devo dire con amarezza che il potere legislativo, che è sempre così schiacciato tra le forze sindacali ,l'amministrazione e il potere esecutivo, dovrebbe pur esercitare una funzione diversa. Si mettono d'accordo sindacati e Governo, e quando tentiamo di introdurre anche una nostra opinione, che nasce dal collegamento pure reale che abbiamo con il paese, per il nostro dovere di essere suoi rappresentanti, siamo sottoposti a proteste e a sollecitazioni, a dir poco.

Se è questa la situazione, se non è possibile realizzare in tempi brevi l'obiettivo di una legge che contenga anche questi emendamenti, se queste esigenze troveranno accoglimento in base a norme di leggi esistenti e nella precisa volontà dell'amministrazione di applicarle, se alla fine della seduta questo risulterà affermato nell'espressione di una volontà univoca di questa Commissione, ritiro gli emendamenti.

PRESIDENTE. Da parte di tutti i colleghi e del Governo sono state considerate giuste e da sodisfare queste esigenze, che saranno ulteriormente ribadite, come si evince dall'andamento della discussione, in un ordine del giorno. Si intendono pertanto ritirati gli emendamenti dell'onorevole Vincenzo Gatto.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli dal 3 all'11 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

Alla copertura dei posti residui disponibili, dopo l'applicazione del precedente articolo 2, degli organici di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, si provvede con pubblici concorsi a carattere regionale, da bandire senza l'osservanza della procedura di cui all'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, e con la riduzione a metà dei termini previsti dalle vigenti disposizioni in materia.

I vincitori dei concorsi di cui al comma precedente devono permanere per almeno cinque anni nella sede di servizio ad essi assegnata all'atto della nomina.

È fatto salvo quanto disposto dalla legge 21 febbraio 1977, n. 30, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851.

(*È approvato*).

(...)

Passiamo agli ordini del giorno. Gli onorevoli Bocchi, Calaminici, Pani e Froio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

tenuto conto delle condizioni in cui opera la Direzione generale della MCTC emerse dall'esame del disegno di legge n. 2391;

considerato che con tale provvedimento si affrontano e risolvono solo particolari e parziali aspetti della più generale tematica che investe la MCTC, in relazione anche al necessario coordinamento con le nuove funzioni attribuite in materia a regioni e province e alla necessità di un opportuno raccordo con altri enti che svolgono compiti e funzioni di interesse pubblico,

impegna il Governo

a predisporre con la necessaria sollecitudine e comunque non oltre 3 mesi un provvedimento di riordino e di riforma organica della Direzione generale MCTC che affianchi e tenga conto dei progetti di iniziativa parlamentare già presentati sull'argomento.

(0/2391/1/10) BOCCHI, CALAMINICI, PANI, FROIO.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Devo chiedere ai presentatori di non fissare un limite di tre mesi.

BOCCHI. Possiamo portarlo a sei.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Con questa modifica accolgo l'ordine del giorno.

BOCCHI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi, Calaminici, Pani e Froio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

considerato che i termini di attuazione previsti dal disegno di legge n. 2391 non comprendono tutti i casi ai quali sarebbe opportuno dare soluzione,

impegna il Governo

ad utilizzare la normativa esistente in materia di riordino delle carriere del personale civile dello Stato contestualmente all'attuazione delle scadenze previste nel disegno di legge n. 2391, al fine di ricomprendere in una disciplina analoga il personale della Direzione generale MCTC che sarebbe altrimenti escluso dal provvedimento.

(0/2391/2/10) BOCCHI, CALAMINICI, PANI, FROIO.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Lo accetto.

BOCCHI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Mantella, Lucchesi, Marocco, Del Castillo, Marzotto Caotorta, Salomone e Fiori hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

nell'approvare il disegno di legge n. 2391, considerata la necessità della completa e capillare ristrutturazione dei servizi della motorizzazione civile; ritenuto in particolare che la notevole carenza delle attuali strutture dirigenziali periferiche impedisce di far fronte alle esigenze dell'utenza e di rappresentare adeguatamente l'amministrazione negli organi collegiali regionali e provinciali,

impegna il Governo

a concludere con urgenza gli studi e le consultazioni necessari per provvedere alla ristrutturazione della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione tenendo conto, nella ap-

plicazione della presente legge, anche di quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

(0/2391/3/10) RUSSO FERDINANDO, MANTELLA, LUCCHESI, MAROCCO, DEL CASTILLO, MARZOTTO CAOTORTA, SALOMONE, FIORI.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei illustrare l'ordine del giorno che ho firmato. Non abbiamo parlato di un impegno al Governo ad emanare un disegno di legge in quanto ritengo che, essendo l'iniziativa legislativa anche del Parlamento, proprio per motivi regolamentari non è corretto impegnare il Governo a prendere egli tale iniziativa. Non impegnamo, perciò, il Governo a fare una legge, bensì a concludere con urgenza gli studi e le consultazioni necessari per provvedere alla ristrutturazione della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

PRESIDENTE. Questa osservazione merita di essere sottolineata. Ho anch'io notato come spesso si impegni il Governo con ordini del giorno (anche in questa stessa seduta) all'emanazione di un provvedimento, ma mi ero astenuto dall'intervenire. L'osservazione del collega Marzotto Caotorta mi obbliga a ricordare che vi è anche l'iniziativa legislativa parlamentare, e che pertanto, sebbene a volte indirizzi di natura politica impongono che sia il Governo a presentare un disegno di legge, ciò non toglie che i parlamentari non debbano certo limitarsi a far da suggeritori, potendo essi stessi presentare delle proposte.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Accetto anche questo ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

rilevato lo stato di carenza di personale in cui si trova la Direzione Generale della motorizzazione civile; ribadito l'accrescersi di incombenze che la citata Direzione generale è chiamata ad assolvere; constatata l'esigenza di coordinare con chiara normativa le funzioni della predetta Direzione Generale con i compiti demandati alle regioni con il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616,

impegna il Governo

a presentare entro 3 mesi al Parlamento un disegno di legge che riformi organicamente la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione con una adeguata revisione globale dei ruoli organici della stessa.

(0/2391/4/10) BAGHINO.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche questo ordine del giorno posso accettarlo se viene spostato da tre a sei mesi il termine in esso contemplato.

BAGHINO. Non ho difficoltà ad introdurre questa modifica, e se il senatore Accili accoglie l'ordine del giorno, non insisterò per la votazione.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Accolgo l'ordine del giorno Baghino nel testo modificato.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

46.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Modifica agli articoli 10 e 29 della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1703) 421

PRESIDENTE 421, 422

BAGHINO 422

BOCCHI 422

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 422

FORTE, *Relatore* 421

GATTO 422

MARZOTTO CAOTORTA 422

Votazione segreta:

PRESIDENTE 423

La seduta comincia alle 11,15.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Modifica agli articoli 10 e 29 della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1703).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica agli articoli 10 e 29 della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

I pareri della IX Commissione lavori pubblici e della XII Commissione industria non sono pervenuti. Tuttavia, poiché sono scaduti i termini, possiamo procedere all'esame del disegno di legge.

Il relatore, onorevole Forte, ha facoltà di svolgere la relazione.

FORTE, *Relatore*. Devo dire innanzitutto che, di fronte a questo disegno di legge, viene messa in evidenza la necessità che il Governo presenti quanto prima il provvedimento, più volte preannunciato, di riforma delle ferrovie dello Stato. Tale

provvedimento, attribuendo una maggiore autonomia all'azienda delle ferrovie dello Stato, eviterà che in futuro ci si trovi di fronte a disegni di legge come quello in esame, che per la verità è poco rilevante e di scarsa consistenza. Infatti esso si propone la correzione di errori di trascrizione compiuti nella precedente legge n. 191. Credo che si sarebbe potuto dare mandato all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di intervenire in sede di consiglio di amministrazione per la correzione di questi erroni.

Se gli altri gruppi politici sono d'accordo, vorrei pregare il Governo di valutare la possibilità di presentare un provvedimento che delegifichi la legge n. 191 e regoli attraverso un decreto del Presidente della Repubblica questioni come quelle che sono al nostro esame. Se questo non è possibile, propongo l'approvazione pura e semplice del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Nel merito concordo con il relatore. Vorrei sottoporre alla Commissione una questione che mi è stata posta dall'ufficio legislativo del Ministero. Poiché si tratta di norme antinfortunistiche, esse sono di competenza anche del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Pertanto, una pura e semplice delegiferazione, senza una contemporanea normativa di indirizzo da trasferire in un decreto ministeriale (ancor meglio che un decreto del Presidente della Repubblica), potrebbe far protrarre nel tempo la discussione.

A me pare che vi siano solo due strade: o aspettiamo che il Governo elabori una normativa di indirizzo, che contestualmente comporti la delegificazione della legge precedente e rinviamo nel tempo la discussione, oppure procediamo al varo di questo disegno di legge e rinviamo il procedimento di delegificazione alla discussione della proposta di legge Marzotto Caotorta ed altri, che è già all'ordine del giorno della Commissione in sede referente, vertente su analoga materia ma relativa all'antinfortunistica in imprese diverse dall'azienda delle ferrovie.

È solo una questione di tempo, non di merito. Probabilmente questa seconda strada è la più celere e permette di correggere gli errori materiali di una legge. Il Governo si può impegnare intanto a dare vita ad un autonomo strumento legislativo di indirizzo per la normativa che dovrà essere seguita in sede amministrativa.

GATTO. Dopo aver ascoltato le dichiarazioni del rappresentante del Governo aderisco, a nome del gruppo socialista, alle proposte dallo stesso formulate.

BOCCHI. Il gruppo comunista concorda con le proposte avanzate dal sottosegretario, pur invitando il Governo ad esaminare, in questa occasione, l'opportunità di una riforma in senso generale dell'azienda.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo, a nome del gruppo democratico cristiano, che le proposte avanzate dal rappresentante del Governo possano essere accettate.

Lo scopo della proposta di legge che ho presentato nel 1976 era quello di riempire un vuoto che poneva in seria difficoltà l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Se il metodo di dare incarico al Governo risulta migliore, mi dichiaro favorevole a questa ipotesi.

BAGHINO. Debbo dichiarare che non convengo circa le proposte presentate, che ritengo un ostacolo rispetto all'esigenza di pervenire alla revisione dell'attuale sistema che regola la materia dell'antinfortunistica nelle aziende di trasporto.

A mio avviso, la possibilità di modificare gli articoli in questione rappresenterebbe uno stimolo per affrontare una regolamentazione dell'intera materia.

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

(...)

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI,
INDI
DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

La seduta comincia alle 9,45.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame, per il parere alla V Commissione bilancio, dei disegni di legge:

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria) » (2433);

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 » (2432);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1979 (Tabella n. 10) »;

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1979 (Tabella n. 11) »;

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1979 (Tabella n. 17) »;

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977 » (2372).

Ritengo che l'esame dei disegni di legge possa svolgersi congiuntamente. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Prima di dare la parola al relatore, desidero porre alcune questioni che riguardano l'ordine dei lavori. Tutti i colleghi dovrebbero aver ricevuto il materiale relativo al bilancio che, data la complessità della materia e dato il tempo limitato, è stato consegnato nelle ultime ore. Si tratta di materiale di un certo rilievo, che non credo la Commissione possa disattendere; infatti, non avrebbe senso questa volta lamentarsi della inintelligibilità del bilancio, visto che il materiale a disposizione lo rende intelligibile. Vi è quindi da tenere presente la necessità che i commissari, e non solo i relatori, abbiano la possibilità di consultare questo materiale prima di intervenire nella discussione. È infatti possibile svolgere una discussione sul bilancio che non sia solo formale, ma sostanziale, perché i documenti predisposti, e in particolare la legge finanziaria, consentono questa possibilità, oltre che di esprimere un parere con proposte di modificazione. Questo era teoricamente possibile anche negli anni precedenti, ma quest'anno gli strumenti nuovi a disposizione rendono tale possibilità concreta.

Per quanto riguarda i tempi, il Presidente della Camera ha confermato che non vi è una scadenza pressante, nel senso che si debba concludere l'esame del bilancio forzatamente in questa settimana. D'altro canto, la V Commissione bilancio mi ha informato di avere rinviato alla prossima settimana il dibattito, perché alcuni commissari intendono approfondire la materia.

Dobbiamo ora decidere come procedere, considerando che domani non vi sa-

rà seduta in aula per scadenze elettorali. Ciò non implica che le Commissioni non si riuniscano, tuttavia mi rendo conto che possano esservi impegni politici dei colleghi. Si tratta quindi di vedere se dobbiamo fissare per domani l'inizio del dibattito e fino a che ora, per poi continuarlo nella prossima settimana. Nutro forti dubbi sulla possibilità di concludere il dibattito entro questa settimana. Si potrebbe andare avanti nella discussione fino a domani mattina, poi rinviarla e riprenderla martedì pomeriggio, in modo da terminare mercoledì nella mattinata. Comunque, su questo punto chiedo il parere della Commissione.

PANI MARIO. Se partiamo dalla necessità, che condividiamo, di consultare il materiale messo a disposizione, non vi è dubbio che il dibattito debba scivolare, perché è difficile che nella giornata di oggi si possa contemporaneamente ascoltare le relazioni ed esaminare questi documenti. Noi non scartiamo affatto la possibilità che si possa proseguire domani nel dibattito; questo dipende da una intesa comune con gli altri gruppi, perché non vorremmo rimanere soli ad ascoltarci. In ogni caso siamo del parere che si debba effettuare un dibattito reale e rigoroso, che si concluda con proposte di modifica da parte di alcuni gruppi, almeno come richieste nella formulazione del parere; e ciò richiede anche un certo tempo. Tuttavia, pur riconoscendo l'importanza del nuovo strumento dei bilanci, riteniamo che la discussione possa concludersi entro tempi ragionevolmente brevi se verrà fatto da parte dei gruppi lo sforzo di autodisciplinarsi.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi rendo conto delle difficoltà di fare una discussione affrettata, ma dobbiamo considerare i tempi tecnici rispetto alle altre Commissioni. Mi risulta che in sede di V Commissione bilancio sia stata già svolta la relazione ed iniziato il dibattito. Occorre quindi che il nostro parere sia espresso tempestivamente, in modo da poter essere valutato con attenzione dalla Commissione competente. Sarebbe pertanto opportuno utilizzare anche la mattinata di domani per proseguire nei nostri lavori.

PRESIDENTE. Sono favorevole, come ho già dichiarato, all'ipotesi di continuare i nostri lavori oggi pomeriggio e domani mattina, purché sia garantita, come ha sottolineato l'onorevole Pani, una adeguata presenza dei deputati di tutti i gruppi.

MAROCCO. Faccio osservare che vi è il rischio che nella giornata di domani siano ben pochi i parlamentari presenti, ha sottolineato l'onorevole Pani, un'ademera chiude oggi i suoi lavori in vista delle elezioni che si terranno domenica prossima in Trentino-Alto Adige.

PANI MARIO. Se vi fosse uno sforzo da parte dei gruppi, si potrebbe concludere domani la discussione, con il parere, almeno su un punto, ad esempio la legge finanziaria.

PRESIDENTE. Ribadendo l'importanza della discussione, come dai fatti constateremo, credo che essa non possa svolgersi senza una adeguata presenza di commissari. Prendo atto della situazione sottolineata dall'onorevole Marocco, e deploro il modo con cui si procede nei lavori parlamentari, per l'impossibilità delle Commissioni di lavorare in concomitanza di seduta di Assemblea o quando la Camera sospende i suoi lavori. Propongo perciò, pur non essendone soddisfatto, di rinviare, esaurito lo svolgimento delle relazioni nella giornata di oggi, il seguito dell'esame a martedì prossimo alle ore 16 per concluderlo il giorno successivo.

Nel pomeriggio di mercoledì, inoltre, sarebbe opportuno si riunisse il Comitato ristretto per l'esame del fondo nazionale dei trasporti, mentre giovedì 23 novembre si potrebbero esaminare i provvedimenti sui porti e, nel pomeriggio, si potrebbe riunire il gruppo informale di lavoro incaricato di esaminare la possibilità di redigere un testo unificato delle risoluzioni in materia telefonica.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Procediamo ora all'esame congiunto dei disegni di legge al nostro esame.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione sui disegni di legge nn. 2433 e 2372.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Nell'affrontare la relazione sui disegni di legge nn. 2372, 2432 e 2433, che riguardano rispettivamente il rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1977, il bilancio di previsione dello Stato per il 1979 e per il triennio 1979-1981, nonché disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (quest'ultimo detto anche « legge finanziaria »), mi sia consentito premettere alcune brevi considerazioni sulla attuale situazione economica italiana. Essa infatti, pur consentendo di registrare un certo miglioramento, appare sostanzialmente ancora troppo instabile.

È possibile, tuttavia, date le condizioni politiche esistenti, una uscita pilotata da questa situazione, uscita il cui costo è comunque minore di quello che si dovrebbe sostenere nel tempo per affrontare il ripetersi ancora di alternanze di inflazione e recessione, che sono inevitabili in carenza o per insufficienza di interventi.

La prospettiva di sviluppo economico del paese è centrata sugli obiettivi di occupazione e di riequilibrio territoriale. Essa individua pertanto nella finanza pubblica, nella politica del lavoro e nelle politiche settoriali le linee di forza di una politica economica complessiva, orientata verso una significativa riduzione della disoccupazione, soprattutto nel Mezzogiorno.

Condizioni fondamentali per questo sviluppo risultano essere le seguenti: il contenimento e la riqualificazione della spesa pubblica; il contenimento dello sviluppo reale del costo del lavoro e la revisione delle condizioni di mobilità; la determinazione, con respiro triennale, di azioni programmatiche puntata essenzialmente ad accrescere l'efficienza del sistema e quindi a configurare più incisive politiche industriali, agricole, edilizie, dei trasporti e della energia, nonché a riorganizzare la politica delle opere pubbliche in un insieme organico e capace di sostenere adeguatamente lo sviluppo complessivo ed il riequilibrio territoriale.

Per il 1979 (primo anno del periodo considerato) questi obiettivi dovranno essere perseguiti: incidendo sulla spesa pubblica al fine di ridurne il disavanzo corrente ed il fabbisogno totale al di sotto della incidenza sul prodotto interno lordo prevedibile per l'anno in corso, senza però diminuire il sostegno della domanda pubblica alla domanda complessiva; contenendo le rivendicazioni salariali entro i limiti compresi tra il prevedibile incremento del costo della vita e la quota del medesimo coperta dalla scala mobile; anticipando anche con programmi e procedure di emergenza le azioni programmatiche, in particolare quelle relative agli investimenti pubblici.

Pertanto è necessario un richiamo a tutte le forze produttive, inteso ad avviare il paese su una prospettiva di sviluppo che, in alternativa alla cronica precarietà ed alla sempre più grave alternanza inflazione-recessione, consenta un aggancio all'Europa; aggancio la cui scadenza è imminente con il varo dello SME (sistema monetario europeo), che ha l'ambizione di puntare non soltanto alla unificazione europea, ma anche alla autonomia europea di fronte al dollaro e quindi di fronte alle due grandi potenze, che si fronteggiano sulla testa e alle spalle dell'Europa.

Il dibattito su questo bilancio si caratterizza anche per i nuovi strumenti di Governo che per la prima volta vengono proposti all'esame del Parlamento e che sono stati stabiliti dalla legge 5 agosto 1978, n. 468.

Questa legge, che riforma alcune norme di contabilità generale dello Stato in materia di bilancio, rappresenta un significativo traguardo nella ricerca di strumenti più efficaci e moderni ai fini del

(...)

be finanziare scorporando dal decreto-legge n. 377 del 1975, la quota residua per il 1979, destinata all'acquisto di veicoli, nonché una parte (ma quale ?) delle somme stanziate nel fondo di sviluppo delle regioni. In realtà troviamo infatti nello allegato *B* del bilancio di previsione per il 1979, che gli « aiuti all'investimento » per le regioni passano dai 988 miliardi del 1978 a ben 2.197 miliardi, con un incremento di 1.208 miliardi (più del doppio). Comunque, o con questi fondi o con fondi derivati da stanziamenti aggiuntivi, sarebbe opportuno costituire, sempre presso il Ministero dei trasporti, un secondo fondo nazionale, destinato all'acquisto, da parte delle aziende di trasporto locale, sempre secondo piani di riparto stabiliti dalle regioni, di materiale rotabile (e di natanti per Venezia), che sono necessari e urgenti per rinnovare ed ampliare il parco esistente.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Marzotto Caotorta per l'ampia ed approfondita relazione.

L'onorevole Bocchi ha facoltà di svolgere la relazione sul bilancio di previsione del Ministero dei trasporti.

BOCCHI FAUSTO, *Relatore*. L'esame e la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1979 (tabella 10), per esprimere il parere alla competente V Commissione bilancio, rappresentano, ancor più che nelle passate occasioni, una puntuale opportunità, sotto alcuni aspetti anche nuova, per un approfondimento complessivo della politica dei trasporti.

Quest'anno, in attuazione della legge n. 468 del 1978, il bilancio di previsione dello Stato per il 1979 viene esaminato congiuntamente al bilancio pluriennale 1979-1981 e alla « legge finanziaria », contestualmente al consueto « stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti » ed al « rendiconto generale della amministrazione dello Stato per l'esercizio 1977 ».

Le novità apportate dalla legge 4 agosto 1978, n. 468, con le profonde modifiche alla disciplina del bilancio dello Stato, già di per sé rappresentano ed offrono occasioni più significative per l'esame e la discussione dei contenuti degli atti proposti e soprattutto delle considerazioni politiche che da essi derivano.

Ciò può avvenire anche se il bilancio 1979 è ancora elaborato in termini di sola competenza, mentre dal 1980 assumerà compiutamente la configurazione prevista dalle nuove norme della legge n. 468.

La complessità degli atti al nostro esame, le importanti novità ed il loro rapporto con significativi momenti politici, che riguardano il comparto dei trasporti, consiglierebbero, certamente, un più attento esame ed un maggior tempo a disposizione. Ritengo siano però da considerare molto positivamente l'ipotesi e l'impegno del Parlamento di definire quest'anno il bilancio di previsione entro i termini utili per evitare l'esercizio provvisorio. Ciò avverrebbe per la prima volta dopo moltissimi anni.

È doveroso da parte mia far rilevare e sottolineare come e quanto il sollecito e pregevole lavoro svolto dal servizio studi sia di notevole aiuto e faciliti non poco l'impegno mio e, ritengo, anche quello dei colleghi, nell'esame dei vari documenti e delle loro rispettive relazioni.

Particolare rilevanza assume questo lavoro, se considerato non solo in riferimento ai più specifici atti al nostro esame, ma anche raccordato al pendente studio di analisi dello stato delle leggi di spesa del Ministero dei trasporti ed al rapporto del bilancio e della legge finanziaria con la *Relazione previsionale e programmatica per il 1979*, nonché alle considerazioni della Corte dei conti per lo esercizio 1977.

Si tratta in sostanza di uno studio essenziale per una più chiara e precisa visione dei complessi interventi nel comparto dei trasporti.

I lavori e le conclusioni della recente conferenza nazionale dei trasporti, pur con i limiti da più parti rilevati e sottolinea-

(...)

1978. Anche queste considerazioni sulla produttività e sull'efficienza dell'azienda richiamano e sottolineano la inderogabile esigenza della sua riforma. Questa esigenza si evidenzia ancor più se si fa riferimento ai programmi di investimento previsti e ad una più adeguata politica commerciale sia nel settore del traffico viaggiatori sia in quello delle merci, come ipotizzato nella relazione che accompagna lo stato di previsione.

Ciò in particolare per quanto riguarda un adeguato trasporto viaggiatori pendolari e l'integrazione del servizio ferroviario con gli altri servizi pubblici, tale da consentire effettivamente una migliorata offerta globale di trasporto.

E così pure per l'adeguamento del trasporto *containerizzato* e dei trasporti combinati strada-rotaia. L'intermodalità del trasporto per un suo ottimale uso ha evidentemente bisogno non solo di una rete (e di terminali raccordi) e di infrastrutture fisse e mobili adeguate, ma anche, e forse soprattutto, di una azienda capace di operare ed agire con l'efficienza che le tecniche moderne esigono.

È ancora da rilevare come gli stati di avanzamento dei vari piani di investimento per le ferrovie dello Stato siano caratterizzati da considerevoli ritardi e conseguenti esposizioni di forti residui passivi, specialmente per quanto riguarda gli impianti fissi; mentre per il materiale rotabile si registra una situazione più sodisfacente che ha trovato anche nell'attuazione della recente legge per il materiale rotabile (1.400 miliardi) un valido e concreto avvio di razionalizzazione e ristrutturazione delle aziende produttrici del settore. Alla nostra riflessione devono essere richiamate le cifre che riguardano i residui passivi. Al 31 dicembre 1977 l'azienda registrava residui per un totale di 1.489 miliardi, dei quali ben 1.406 si riferivano a spese in conto capitale.

La complessità dei piani e dei programmi, che si umiscono ad altri in settori di competenza di altri Ministeri (lavori pubblici con il piano ANAS, marina mercantile con il piano porti) e le previsioni di sviluppo e di incremento ipotizzate nella proiezione del bilancio triennale 1979-1981 per le spese complessive nel settore trasporti e comunicazioni, che passano da 4.846 milioni nel 1978 a 6.448 nel 1979, con un aumento del 33,05 per cento, a 7.376 nel 1980, con un aumento del 14,38 per cento, a 8.101 nel 1981, con un aumento del 9,82 per cento, impongono ormai la definizione del piano generale dei trasporti, che deve essere elaborato rapidamente, partendo dai documenti parziali già predisposti e discussi e dalle indicazioni specifiche della conferenza nazionale dei trasporti.

Devesi altresì, proprio per concretizzare questo lavoro e per evitare errate sovrapposizioni e scoordinamento di piani settoriali e di intervento non dilazionabili, costituire immediatamente un organismo nazionale di coordinamento, rappresentativo dei vari modi di trasporto e di tutti gli organi istituzionali, con particolare riferimento alle regioni (comitato nazionale trasporti), che abbia il compito di coordinare gli orientamenti nei vari settori, sulla base di una chiara visione nazionale, regionale ed europea dei problemi da affrontare, così come ha indicato la conferenza nazionale dei trasporti.

Le osservazioni esposte nella relazione devono in primo luogo essere oggetto di proposte oltre che di discussione, anche per i futuri lavori della Commissione. Le nuove norme che regolano la formazione del bilancio dello Stato e le innovazioni apportate dalla legge finanziaria possono senz'altro far esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio, con le osservazioni in precedenza indicate, per l'approvazione del bilancio al nostro esame.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di sospendere la seduta fino alle 15,30; si riprenderà con la relazione dell'onorevole Caldoro sul bilancio del Ministero della marina mercantile.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 11,30, è ripresa alle 15,40.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

L'onorevole Caldoro ha facoltà di svolgere la relazione.

CALDORO, *Relatore*. Il parere della X Commissione trasporti sul bilancio di previsione dello Stato relativo alla tabella n. 17 per l'anno finanziario 1979, non può prescindere da valutazioni e considerazioni politiche su scelte, indicazioni e decisioni già prese o in via di attuazione in sede governativa, parlamentare o di dibattito nel paese.

D'altra parte le poste di bilancio incluse nel disegno di legge ricalcano le passate gestioni, con una variazione di spesa maggiorata di 109.883 milioni per la parte corrente e di 65.000 milioni in conto capitale, come risulta dal prospetto allegato al disegno di legge. In particolare le varie voci di spesa prevedono nel corso del 1979 il perseguimento di alcuni obiettivi.

Il primo è l'attuazione di provvedimenti atti a far fronte alla crisi delle industrie cantieristiche e dell'armamento, anche in relazione alla necessità di garantire la sopravvivenza dell'industria europea. Si attende per questo l'attuazione del piano di settore per l'industria cantieristica ora all'esame del Parlamento.

Occorre, in secondo luogo, perseguire la maggiore efficienza dei complessi portuali e a questo proposito il disegno di legge su cui dobbiamo esprimere il nostro parere indica ed esalta la riforma istituzionale che promuova lo sviluppo delle autonomie locali portuali e la economicità di gestione.

Il terzo obiettivo è quello della tutela del demanio marittimo e della necessaria azione di difesa e di controllo contro l'abusivismo e l'inquinamento.

Altra finalità è quella della tutela del lavoro marittimo e portuale, anche in previsione di nuove norme tese a garantire la sicurezza in mare e la situazione previdenziale e assicurativa dei lavoratori impegnati nel settore.

Infine, le linee di azione del bilancio di previsione per il 1979 prevedono indirizzi per il rilancio della pesca marittima, oggi in sempre maggiori difficoltà per i noti fattori internazionali e in carenza di dinamiche capacità imprenditoriali nazionali oltre che di sufficiente spirito associazionistico dei nostri pescatori.

Vi è da chiedersi perché il disegno di legge ricalchi le vecchie linee di indirizzi politici e quindi di limitate poste di variazione di bilancio che ho riassunto. Manca, evidentemente, a cominciare dai ministri competenti estensori della proposta, la convinzione di quel respiro di prospettiva possibile solo se legato a precisi compiti e funzioni, non certo dei singoli settori di guida della pubblica amministrazione della marina mercantile, ma quanto meno di un apposito dicastero politico staccato da tutto il complesso della direzione politica del settore dei trasporti.

La stessa Conferenza nazionale dei trasporti, svoltasi recentemente, denota limiti e contraddizioni sia nel rapporto evolutivo tra il vecchio e il nuovo, così come si manifesta nel paese, sia nelle stesse posizioni governative.

Assistiamo così al fatto che il ministro dei trasporti e della marina mercantile manifesta consensi ed impegni per la rapida e sicura costituzione di organi di coordinamento e di programmazione, di gestione di piani e di fondi nazionali per i trasporti, quali il comitato nazionale per i porti e quello generale sui trasporti (così come viene reclamato dalle organizzazioni sindacali unitarie e dalla parte più avveduta e responsabile delle forze politiche e sociali), mentre proprio nel disegno di legge che stiamo esaminando viene ignorata completamente la decisione che ormai è di attuazione, anche se non formalizzata, della costituzione del comitato nazionale porti. Sicché gli stanziamenti del piano per i porti dovrebbero essere gestiti come se nulla fosse accaduto in sede parlamentare in questi mesi.

Mi associo pertanto alla proposta del collega Marzotto Caotorta, relatore del di-

(...)

te il Governo la strada delle riforme congiunturali e strutturali per rispondere meglio e più puntualmente alla pressante domanda di migliori condizioni di vita associata che viene dalla collettività. Domani a Napoli i sindacati porranno con forza in termini di lotta e di azione positiva il problema del collegamento del valore politico ed economico che una seria riforma nel settore rappresenta per il Mezzogiorno. Credo si sia conclusa la fase della rassegnazione e che la teoria che la crisi economica e la emergenza impongono di frenare l'impegno riformatore sia del tutto ingiustificata. È quanto chiediamo al Governo di ricordare sapendo che esso ha oggi il privilegio unico e raro della più larga maggioranza parlamentare mai verificatasi nel Parlamento democratico ed il sostegno di un più elevato senso di responsabilità delle organizzazioni sindacali unitarie.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

L'onorevole Fiori ha facoltà di svolgere la relazione.

FIORI, *Relatore*. L'esame del progetto di bilancio si pone, quest'anno, in termini nuovi rispetto al passato, in conseguenza delle radicali innovazioni apportate al sistema della contabilità pubblica con la legge 5 agosto 1948, n. 468, e della stretta correlazione che deve necessariamente intercorrere tra bilanci annuali dell'intero settore pubblico allargato e programmi economici pluriennali elaborati dal Governo.

Il breve periodo di tempo intercorso dalla data di approvazione delle nuove norme e i prolungati termini di esecuzione della legge n. 468 non hanno consentito l'integrale attuazione del nuovo sistema. Abbiamo un progetto di legge finanziaria, che accompagna gli stati di previsione, abbiamo le proiezioni triennali, ma non il bilancio di cassa, vale a dire lo strumento tecnico-contabile rivelatore, in corso di esercizio, di ritardi e tendenze anomale nella realizzazione dei programmi.

Comunque, pur considerando la fase di transizione verso il nuovo, è pur sempre necessario esaminare i bilanci in una ottica diversa dal passato, superando, cioè, la concezione dell'atto di approvazione del Parlamento come controllo e legittimazione dell'attività finanziaria del Governo. Dobbiamo non soltanto esaminare i bilanci in relazione alle finalità specifiche proprie di ogni settore dell'amministrazione pubblica, ma analizzare ogni stato di previsione comparandone le risultanze e gli scopi con i limiti di compatibilità, con le linee programmatiche e con la strategia finanziaria annuale e pluriennale del Governo.

Gli obiettivi del programma governativo sono noti: rilancio delle attività produttive, elevazione dei livelli occupazionali, realizzazione di interventi efficaci nel Mezzogiorno, un più solido aggancio all'Europa.

Un'analisi, anche rapida, degli stati di previsione della tabella n. 11 evidenzia la rispondenza dei vari stanziamenti e delle linee di azione e d'intervento del Ministero delle poste che ne discendono agli indirizzi più generali del settore pubblico allargato risultanti dalla *Relazione previsionale e programmatica*.

Mi pare necessario precisare subito, però, che l'amministrazione postale e l'azienda di Stato per i servizi telefonici hanno una duplice funzione da svolgere nel medio periodo. Debbono realizzare i loro fini programmatici sul piano aziendale e in correlazione ai programmi governativi, ma debbono recuperare, prima di tutto, insieme con l'amministrazione pubblica nel suo complesso, livelli adeguati di efficienza dei servizi per divenire validi mezzi dell'azione programmatoria generale. Debbono divenire strumenti efficienti per acquisire risorse alle casse dello Stato, per realizzare le condizioni di partenza indispensabili all'attuazione dei programmi in ogni parte del territorio nazionale, per esercitare funzioni erogatrici di denaro nelle forme spedite e tempestive

(...)

ché alla copertura si provvede mediante autofinanziamento.

Sono senz'altro causa grave di rallentamento e di ostacolo all'esecuzione tempestiva dei programmi e all'utilizzazione dei fondi di bilancio, anche nel settore telefonico, le difficoltà di acquisizione delle aree edificabili, le complesse procedure per la approvazione dei progetti e il sistema accentrato delle competenze dirigenziali, più rilevante che nell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni a causa della mancanza di organi periferici a livello compartimentale.

Una condizione nuova di maggiore agio, sotto tale ultimo aspetto, deriverà all'azienda da un provvedimento di riforma delle telecomunicazioni, attualmente all'esame del Senato, che prevede un ampio decentramento, mediante istituzione di organi compartimentali tecnici, amministrativi e di ragioneria.

Dagli elementi analizzati, si può senz'altro trarre un giudizio conclusivo esauriente sugli stati di previsione della tabella n. 11.

I progetti di bilancio del Ministero, dell'amministrazione delle poste e della azienda dei telefoni di Stato appaiono, nelle loro risultanze finanziarie, nelle loro connessioni con i bilanci triennali, nel rapporto con il programma e la strategia finanziaria del Governo, strumenti efficaci di azione e d'intervento.

Dal punto di vista della politica di gestione propria delle due aziende, i progetti di bilancio si collocano su direttrici già ampiamente considerate e discusse in occasione dell'esame dei bilanci dei decorsi esercizi, i cui obiettivi finali sono costituiti da un serio recupero di produttività e di efficienza, dall'ammodernamento delle strutture e degli impianti, dalla realizzazione di condizioni ambientali e operative più umane per il personale applicato in ogni parte del territorio nazionale.

Per tale ordine di considerazioni, nella mia veste di relatore non posso che invitare la Commissione a esprimere un parere favorevole all'approvazione degli stati di previsione sottoposti al nostro esame.

PRESIDENTE. Propongo di riprendere la discussione sulla legge finanziaria martedì prossimo alle ore 16 e di concluderla in serata con il parere che la Commissione trasmetterà entro mercoledì alla V Commissione bilancio.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 16,30.

SEDUTA
DI MARTEDÌ 21 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 16,15.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame, per il parere alla V Commissione bilancio, del disegno di legge:

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria) » (2433).

Proseguiamo nell'esame del disegno di legge.

PANI. Il dibattito sulla legge finanziaria e sul bilancio quest'anno si presenta con una novità non solo per la notevole mole di documenti da discutere, ma anche per il tentativo organico di riforma della legge sulla contabilità dello Stato.

La legge 5 agosto 1978, n. 468, introduce, infatti, una serie di novità tanto più rilevanti se si pensa che, dopo il 1923, solo nel 1964, nel 1977 e nel 1978 erano state apportate delle modifiche all'esame del bilancio per la verità non di grande portata. Con tale legge siamo di fronte ad una normativa completamente nuova che tende ad ottenere una comple-

(...)

ficile che si era creata anche nei rapporti con altre Commissioni e con l'associazione dei comuni, le quali vedevano con diffidenza, nell'istituzione del fondo nazionale trasporti qualcosa di troppo innovatore rispetto al momento attuale della finanza locale. Anch'io ritengo che la natura di tale fondo dovrà essere di carattere globale, come è previsto nel testo unificato che abbiamo concordato in questa Commissione. Pertanto, ritengo indispensabile – proprio perché si possa raggiungere concretamente ed al più presto l'applicazione totale di quel provvedimento – il superamento di questa fase graduale di attuazione, che consente intanto di approfittare della legge finanziaria per istituire il fondo stesso e per farlo funzionare immediatamente in base alle situazioni reali di carattere economico-giuridico. Una volta che sia stato istituito il fondo nazionale trasporti e che siano state responsabilizzate le regioni, queste potranno procedere alla pianificazione dei trasporti pubblici locali in base alla legge-quadro che ci auguriamo possa essere approvata al più presto.

CALDORO. Anche il gruppo socialista voterà a favore del parere concordato, del quale esalta il valore politico in quanto esso è stato redatto dai partiti che sostengono il Governo.

L'impegno profuso per il raggiungimento di un'intesa su problemi così importanti deve spingerci tutti a continuare nella stessa direzione anche per altri settori al fine di rispondere alle esigenze del paese e di rafforzare il quadro politico che attualmente sostiene il Governo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole, con osservazioni e condizioni, alla V Commissione bilancio sul disegno di legge finanziaria.

(*È approvata*).

La seduta termina alle 24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

La seduta comincia alle 10,10.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame congiunto, per il parere alla V Commissione bilancio, dei disegni di legge:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 »; « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1979 » (Tabella n. 10); « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'anno finanziario 1979 » (Tabella n. 11); « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1979 » (Tabella n. 17);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977 ».

Proseguiamo nell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

GUERRINI. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, desidero soffermarmi, nell'ambito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, sul settore della pesca.

In primo luogo, devo sottolineare che nel bilancio al nostro esame il settore non viene preso adeguatamente in considerazione, sia sul piano finanziario, sia e soprattutto su quello della formazione di una linea politica in materia. Non so, quindi, se dovermi rallegrare o meno per i pochi soldi stanziati in bilancio, oppure rattristarmi: dico subito che propendo per la prima ipotesi data l'analisi che ho avuto modo di svolgere sul modo in cui sono stati utilizzati i fondi per la prosecuzione di

(...)

crisi, ovviamente, è accresciuta dalle difficoltà nelle quali versa il paese dal punto di vista economico. Molti sono i modi con i quali affrontare l'emergenza – che può diventare un « feticcio » della nostra vita politica – ma il migliore tra questi, probabilmente e comunque quello di nostra competenza, è quello di contribuire, nella massima misura possibile, ad attivare la collaborazione tra Governo e Parlamento.

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche del relatore e del Governo.

Il relatore, onorevole Caldoro, ha dovuto assentarsi per urgenti impegni relativi al suo ufficio e mi ha pregato di comunicare alla Commissione che, per la replica, si rimette alla relazione svolta, dal momento che i punti più salienti di questa ultima sono stati autorevolmente esaminati dai deputati intervenuti al dibattito.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Desidero innanzitutto, signor Presidente, ringraziare tutti i colleghi intervenuti nel dibattito ed in particolare i relatori per l'importante contributo offerto, arricchendo con approfondite valutazioni, a volte anche critiche, l'esame dei disegni di legge all'ordine del giorno.

Accolgo con convinzione l'invito da più parti rivoltomi affinché, dalle considerazioni che mi accingo a svolgere in sede di replica, emergano soprattutto alcune linee portanti di politica economica capaci di chiarire quali siano le finalità e la portata dell'impostazione che si è inteso dare allo stato di previsione in esame.

Ritengo importante effettuare un'analisi degli obiettivi da raggiungere nel settore dei trasporti secondo una visione politica di ampio respiro, essendo necessario ancorare l'azione in direzione dello sviluppo del settore ai momenti della Conferenza nazionale dei trasporti e del piano Pandolfi.

La Conferenza nazionale dei trasporti ha indicato con chiarezza la necessità di coordinare le politiche del settore, in particolare per quanto riguarda il naviglio, la cantieristica ed il sistema portuale.

Desidero sottolineare come ci si sia particolarmente adoperati perché la Conferenza nazionale dei trasporti non restasse un importante avvenimento di natura politico-culturale, ma desse luogo all'avvio di una fase di carattere operativo. A tale scopo, a conclusione dei lavori della Conferenza, sono stati promossi una serie di progetti finalizzati relativamente al problema delle aree metropolitane, a quello dell'integrazione dei vari sistemi del trasporto merci, a quello dell'inserimento delle aree depresse ed a quello dello sviluppo del cabotaggio, per una maggiore utilizzazione dei due grandi canali navigabili del Mediterraneo.

La realizzazione di quest'ultimo progetto risulterebbe tra l'altro di grande beneficio per lo sviluppo del Mezzogiorno, in quanto, riducendo sensibilmente le spese relative al trasporto merci, favorirebbe la concentrazione industriale nel meridione del nostro paese.

L'importanza del progetto relativo allo sviluppo del cabotaggio va inoltre sottolineata in previsione dell'ingresso nella CEE della Grecia che avrà interesse a servirsi dei porti italiani per i propri traffici marittimi. In considerazione di ciò è necessario scegliere se sia più opportuno potenziare i porti del meridione o quelli esistenti nell'estremo settentrione del nostro paese.

Dalla Conferenza nazionale dei trasporti è emersa anche l'esigenza di una equilibrata e coordinata finalizzazione delle spese e della necessità che il piano triennale indichi una serie di organici provvedimenti che assicurino un collegamento tra gli interventi relativi ai vari settori dei trasporti. Non è infatti, ad esempio, pensabile che gli investimenti in campo autostradale risultino del tutto scollegati da quelli riguardanti il settore marittimo.

Per quanto riguarda il naviglio e la cantieristica, due grandi e tradizionali branche del settore della marina mercantile, il 1978 ha fatto registrare a livello mondiale una situazione abbastanza pesante, caratterizzata da una scarsa do-

manda di traffico, alla quale fatalmente va ricollegata la domanda dei cantieri. Basti pensare che nel 1977 la domanda relativa alla costruzione di un nuovo naviglio è stata pari al 70 per cento della capacità produttiva dei soli cantieri giapponesi.

Il Governo è comunque impegnato in sede CEE per la revisione di alcune proposte del programma Davignon, che, in un primo momento, tendevano a comprimere del 40 per cento la capacità produttiva dei nostri cantieri. Il Governo è convinto della necessità di difendere l'industria cantieristica nazionale che è già stata costretta a notevoli sacrifici e non deve pagare ulteriormente a causa dei negativi riflessi della grave situazione internazionale esistente.

In sede OCSE abbiamo inserito una collaborazione con il Giappone per affrontare in modo coordinato i momenti di crisi sia per quanto riguarda la situazione di mercato sia per quanto riguarda la situazione di natura strutturale, ottenendo una disponibilità da parte di questo *partner* così importante a livello mondiale; sono in corso intensi confronti per portare tale collaborazione a livello operativo.

Per quanto riguarda l'Italia, la domanda interna non ha ancora dato segni di risveglio. La crisi economica comporta anche effetti negativi, e ci siamo difesi a livello di Comunità economica europea rifiutando la riduzione imposta dal « piano Davignon », mettendo in risalto che la crisi economica del nostro paese crea difficoltà in relazione a situazioni sostitutive. Abbiamo ricordato i nostri sacrifici (Taranto, la riduzione di capacità del porto di Livorno, quello che è stato fatto a Trieste), per cui se la Comunità deve fare sacrifici nel settore cantieristico, l'Italia è l'ultimo paese che li deve subire.

In questa situazione, purtroppo caratterizzata da ombre, vi sono anche luci relative ai risultati derivati dall'applicazione della legge n. 231, scaduta il 30 settembre 1978; stante il pacchetto di domande che abbiamo ricevuto, sono lieto di comunicare che sono state depositate domande di contributo per un importo superiore a 600 mila tonnellate di stazza lorda come commesse. Se dovesse seguire un impegno definitivo da parte di coloro che hanno presentato le domande, cioè da parte degli armatori che hanno chiesto il contributo sul credito agevolato, potremmo garantire lavoro ai nostri cantieri per il 1979 e per il 1980. La nostra capacità cantieristica è, per quanto riguarda l'industria di pace, di 300-350 mila tonnellate di stazza lorda e di circa 100 mila tonnellate per quanto riguarda l'industria militare. Ormai la fase delle domande è chiusa; se dovesse seguire la volontà degli armatori di passare alle commesse, avremmo assicurato un lavoro abbastanza serio ai nostri cantieri per due anni.

Il piano per la ristrutturazione, previsto dall'articolo 1 della legge n. 231, il cosiddetto « piano Rosa », presentato nell'agosto del 1978 al Senato, deve essere esaminato dal Parlamento. Abbiamo ricevuto la bozza di stampa non corretta dal Senato, ma ancora non abbiamo ricevuto quella della Camera. Tale piano, dopo la valutazione del Parlamento, dovrà essere trasformato dal ministro in un piano operativo da sottoporre al CIPI.

PRESIDENTE. Abbiamo preso conoscenza del piano depositato alla Camera e ne sollecitiamo ogni giorno la stampa, ma la tipografia non ha potuto ancora fare questo lavoro perché è stata impegnata da una serie di altre questioni (bilancio e legge finanziaria). Appena il piano sarà stampato, inizieremo l'istruttoria secondo le indicazioni che il ministro stesso ci ha dato.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Non lo mettevo in dubbio, intendevo solo « fotografare » la situazione.

Non mi addentro sul piano operativo, in quanto su di esso ci confronteremo quando lo prenderemo in considerazione. Abbiamo previsto due fasi. Una prima fase è triennale; in questo periodo è prevista un'opera di stabilizzazione; se nel frattempo la domanda dovesse dimostrare

(...)

sono le nostre acque territoriali e quali sono quelle degli altri paesi.

In secondo luogo occorre attuare un rafforzamento della nostra flotta ai fini della lotta all'inquinamento, tenendo presente che il Mediterraneo è un mare chiuso e che abbiamo impegni internazionali. Per ovviare a fatti dolorosi, come quelli che finora sono capitati solo nel Mare del Nord, in un mare chiuso come il Mediterraneo, occorrerebbero attrezzature piuttosto notevoli. Su questo punto ci siamo confrontati con la marineria sovietica nel convegno di Genova, in quanto l'Unione Sovietica ha gli stessi problemi per il Mar Nero.

Con gli impegni contenuti nel piano triennale pensiamo di dare un contributo alla politica dell'occupazione. Nell'industria cantieristica sono attualmente impiegati 30 mila addetti. Poiché inevitabilmente tale numero dovrà subire una riduzione di circa 7 mila unità durante questo triennio (anche se non diminuirà la capacità produttiva, perché nel frattempo avanzerà lo sviluppo tecnologico), avremo un aumento nel campo degli equipaggi della marina mercantile (escluso il settore della pesca), che ipotizziamo sarà da 55 mila a 62 mila unità, con un aumento di 7 mila unità.

Per quanto riguarda la pesca marittima, a seguito di questi previsti investimenti, dovremmo passare dagli attuali 45 mila pescatori a *full-time* e 15 mila pescatori a *part-time* ad un aumento di 10 mila posti di lavoro *full-time*. In questo settore avremo un aumento di 2 mila unità per quanto riguarda il naviglio e i cantieri, di circa 1500 unità nel cabotaggio e, infine, un aumento di 10 mila unità per quanto riguarda la pesca e le attività connesse, con un aumento di circa 13 mila unità per quanto riguarda il settore marinaro.

Espongo queste cifre con molta preoccupazione e sarei lieto della collaborazione dei colleghi, certamente più esperti di me, per verificare se queste previsioni siano frutto di un certo ottimismo o di un certo realismo. Certo è che l'impegno del Governo nel mandare avanti il « piano Pandolfi », che prevede investimenti massicci in alcuni settori, deve prevedere aumenti anche a livello occupazionale.

Nel concludere questa mia replica, per forza di cose un po' scoordinata, vorrei dire che, anche per quanto riguarda l'attività futura dobbiamo tenere presente come punto di riferimento i lavori della Conferenza nazionale dei trasporti, che hanno recepito i lavori fatti in precedenza dalla X Commissione trasporti, in relazione sia alle ferrovie sia ai porti. Credo che una politica di natura congiunturale abbia senso se, oltre allo sviluppo economico del paese, tiene conto dello sviluppo in termini occupazionali in un momento così delicato. Mi pare che questo obiettivo sia tenuto presente non solo nell'impostazione del bilancio, ma anche nella impostazione del piano triennale.

Voglio sperare che l'azione successiva sia conforme ai risultati che tutti noi auspichiamo.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Tombesi e Russo Ferdinando hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nell'approvare il bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno 1979;

considerato preminente l'obiettivo di assicurare anche con il piano dei porti la maggiore efficienza dei complessi portuali per drenare il maggior traffico internazionale

impegna il Governo

a concentrare gli interventi a breve termine nei porti che realizzano i maggiori traffici commerciali, per meglio utilizzare le risorse disponibili al potenziamento tecnico degli scali marittimi maggiormente in grado di attrarre i carichi commerciali e le navi e al riequilibrio territoriale delle strutture portuali ».

(0/2432 - Tab. 17/1/10).

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Tombesi, Federico, Lucchesi, Marzotto Caotorta e La Rocca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nell'approvare il bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1979;

considerata la necessità di accrescere la difesa dei litorali e delle acque territoriali dall'abusivismo e dall'inquinamento

impegna il Governo

a presentare una relazione annuale al Parlamento sulle iniziative intraprese per la tutela del demanio e dell'*habitat* marino e sull'attività di indirizzo e di coordinamento svolta nei riguardi delle regioni per cointeressarle sempre più alla difesa dei litorali e delle acque territoriali ».

(0/2432 - Tab. 17/2/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guerrini, Ceravolo, Pani, Guglielmino, Tamburini e Casalino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a riferire sullo stato di attuazione della risoluzione, approvata dalla X Commissione il 13 giugno 1978, concernente la rinegoziazione del Regolamento CEE di sostegno dei prezzi di alici e sarde;

a riferire sui ritiri fin qui effettuati dall'AIMA, in particolare a Porto Garibaldi dove si è materializzato l'aspetto perverso del Regolamento CEE ».

(0/2432 - Tab. 17/3/10).

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Guerrini, Ceravolo, Pani, Casalino, Guglielmino e Tamburini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

in riferimento alla istituzione della "zona economica marittima" di 200 miglia marine nei mari aperti e alla linea di mezzeria in quelli chiusi;

tenuto conto delle difficoltà politiche che fanno ostacolo alla stipula di trattati di pesca tra la CEE e paesi terzi, in particolare con la Iugoslavia (scade con il 31 dicembre 1978 anche la seconda proroga riguardante il trattato di pesca e il triangolo di pesca nel Golfo di Trieste) e con l'Albania (Paese con il quale l'Italia è interessata, anche per la sua peculiare collocazione internazionale, ad avviare una col laborazione anche nel settore della pesca)

invita il Governo

a sviluppare la cooperazione economica e scientifica con i paesi del Mediterraneo, al fine di un razionale sfruttamento comune delle risorse mediante la costituzione di società miste (*joint-ventures*);

sottolinea altresì

la necessità che tali società miste siano rappresentative degli interessi complessivi della pesca e del paese (cooperative, partecipazioni statali, imprenditori privati) e in grado di gestire, con le dovute garanzie per tutti i pescatori, le zone di pesca ad esse affidate nei mari dei paesi terzi ».

(0/2432 - Tab. 17/4/10).

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'attuale situazione dei traffici marittimi che hanno registrato un incremento superiore alle pessimistiche previsioni provenienti dalla CEE;

constatata l'esigenza di incrementare il rinnovo di navi vetuste, che risultano in numero notevole, soprattutto nell'ambito delle piccole stazze;

evidenziata la necessità di non privare le maestranze altamente specializzate del cantiere navale di Pietra Ligure, attualmente gestito ma abbandonato dalla GEPI

impegna il Governo

a rivedere il piano della cantieristica al fine di dare nuovo vigore per una prospettiva positiva al cantiere di Pietra Ligure ».

(0/2432 - Tab. 17/5/10).

BAGHINO. Ho avuto la ventura di parlare di cantieristica in aula, nel corso di questa settimana, in occasione della discussione di più interpellanze. Ad una di queste ha risposto il senatore Rosa il quale ha fatto intravedere la possibilità, a seguito delle risultanze alle quali è pervenuta la commissione promossa dal Ministero della marina mercantile per la ristrutturazione della cantieristica, di un salvataggio dei cantieri di Napoli e di Pietra Ligure.

Ad altre due interpellanze attinenti la cantieristica in generale ed in particolare ai cantieri di Pietra Ligure ha risposto il sottosegretario per l'industria, onorevole Sinesio, il quale ha dichiarato che i cantieri di Pietra Ligure saranno chiusi. Il contrasto tra queste due dichiarazioni ha destato allarme, anche perché potrebbe costituire motivo di denuncia alla magistratura il fatto che la GEPI abbia abbandonato il cantiere di Pietra Ligure che avrebbe dovuto, invece, in base ai suoi compiti istituzionali, « salvare ».

Due anni fa, infatti, la GEPI ha assunto la gestione di questi cantieri; è avvenuto che i cantieri di Pietra Ligure hanno vinto un'asta.

TAMBURINI. Perché fa riferimento soltanto ai cantieri di Pietra Ligure ?

BAGHINO. Perché sono destinati alla chiusura. Come dicevo, la commessa del rinnovo e della trasformazione di un piroscafo era stata affidata alla società che regge i tre cantieri. Inoltre, sarebbe stato possibile assumere altre commesse qualora si fosse riusciti ad avere dei liquidi; la GEPI ha negato ai cantieri di Pietra Ligure tutto questo e li ha abbandonati, e, venendo meno ai propri compiti istituzionali di salvataggio, ha sostanzialmente « ammazzato » i cantieri ed ora vuole che vengano soppressi.

Il sottosegretario Sinesio, con le sue dichiarazioni, ha rafforzato i timori già esistenti, ed a giustificazione di questo comportamento, ha detto che non possono continuare ad esistere dei cantieri gestiti in concorrenza dall'autorità pubblica; per cui si sacrificano i piccoli cantieri che non vedo come possano fare concorrenza a quelli di Monfalcone, dal momento che hanno, ovviamente, limitate possibilità di lavorazione.

Questi sono i motivi per i quali ho presentato l'ordine del giorno e non vorrei avere la sensazione che, sapendo già il ministro quale risposta darmi, le mie parole cadano nel vuoto.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Nessuna parola detta in Parlamento cade nel vuoto.

BAGHINO. Francamente devo dire che sono molto preoccupato per Pietra Ligure: avrei, se avessi potuto, affrontato l'argomento in sede di discussione generale sul bilancio della marina mercantile; ero, però, impegnato in aula per il dibattito sulla RAI-TV e non ho voluto chiedere la « sconvocazione » delle Commissioni anche se è un assurdo che argomenti importantissimi vengano discussi contemporaneamente. Questa situazione mi ricorda la televisione dove la prima e la seconda rete mettono i programmi più importanti allo stesso orario, per cui chi ha pagato il canone può utilizzarne soltanto la metà.

Ho rivolto al sottosegretario Dal Maso l'augurio che la sua presenza potesse essere la premessa per ricomporre ad unità ciò che oggi è diviso.

Ritornando all'argomento in discussione in questa sede, ripeto che ho presentato l'ordine del giorno affinché venga sottoposto all'attenzione del ministro, anche se *ad interim*, il problema del salvataggio di questi cantieri. Posso affermare che a Pietra Ligure si vive in un clima di costernazione e rassegnazione e le maestranze non si sentono neppure di opporsi a qualcosa che sembra ormai un destino. Non vorrei, però, che questo « destino », cioè quello che i cantieri di Pietra Ligure debbano sparire, fosse connesso con il valore edilizio dell'ottimo terreno sul quale i cantieri sorgono.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Condivido le preoccupazioni espresse dall'onorevole Baghino circa la sorte del cantiere di Pietra Ligure. Poiché però ogni decisione in merito è prematura, appartenendo alla seconda fase di applicazione del piano della cantieristica, lo invito a ritirare l'ordine del giorno.

BAGHINO. La GEPI però rifiuta di accettare le commesse proposte al cantiere di Pietra Ligure !

CERAVOLO. L'onorevole Baghino ha giustamente sollevato una questione assai grave, essendo stata una inaccettabile leggerezza aver parlato di una possibile chiusura del cantiere di Pietra Ligure, quando una decisione in merito spetta al Parlamento che ne discuterà al momento opportuno.

Altrettanto inaccettabile, per la stessa ragione, risulterebbe tuttavia una decisione presa in merito dal ministro in questa sede.

Prego pertanto l'onorevole Baghino di ritirare l'ordine del giorno presentato, per non compromettere ulteriormente la situazione in cui versa il cantiere in questione.

TOMBESI. Mi associo alla richiesta rivolta all'onorevole Baghino di ritirare l'ordine del giorno, ritenendo opportuno che decisioni quali quella in esso indicata vadano assunte in sede di esame del quadro generale degli interventi da effettuare.

PRESIDENTE. Desidero assicurarle, onorevole Baghino, prima di chiederle se insiste per la votazione dell'ordine del giorno, che nella giornata di domani invierò il resoconto sommario di questa seduta alla direzione ed al consiglio di azienda del cantiere di Pietra Ligure, per sottolineare come non esista alcuna decisione circa una possibile chiusura del cantiere e che ogni valutazione in merito sarà effettuata in sede di esame del quadro generale degli interventi riguardanti il settore cantieristico.

BAGHINO. Ritiro l'ordine del giorno.

Desidero tuttavia rispondere all'onorevole Tombesi che è questa la sede, l'esame del bilancio, in cui occorre affrontare problemi come quello oggetto del mio ordine del giorno e che resta il fatto che in questa sede non si è voluto assumere alcuna decisione in ordine alla grave questione relativa alla situazione del cantiere di Pietra Ligure.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

CERAVOLO. Desidero svolgere alcune brevi considerazioni in riferimento alle osservazioni esposte dall'onorevole ministro.

Credo giusto il richiamo alla necessità di adottare finalmente una chiara politica di programmazione, seguendo le linee tracciate dalla Conferenza nazionale dei trasporti e dal piano Pandolfi.

La cosa che mi preoccupa è che non riusciamo a trovare la sede opportuna – e non può essere questa – per fare un discorso tra Commissione e Governo sui criteri con i quali affrontare questa programmazione.

Devo sottolineare per esigenza di chiarezza e di lealtà politica che alcuni punti fondamentali delle dichiarazioni del ministro sui nodi che caratterizzano tale programmazione non trovano d'accordo il gruppo comunista. In primo luogo è stata posta in collegamento la diminuzione del

(...)

per 39 porti occorrono 750 miliardi; è diritto del ministro fare proposte, ma nel concetto di programmazione che sostengo le proposte dovrebbero essere proprie di un organismo programmatorio democratico, qual è il CIPE. Ella, signor ministro, farà queste proposte sulla base del parere espresso sulla legge finanziaria; ma il piano dei porti dovrà essere redatto da un organismo attrezzato alla bisogna. E dico questo perché anche i criteri quantitativi da lei esposti ci portano a distribuire i finanziamenti in 25, 30 porti; quello che è necessario, invece, è uno strumento democratico che abbia l'autorità, il prestigio, la forza per dire che i porti sui quali vanno concentrati i finanziamenti devono essere al massimo 7.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Pur essendo d'accordo sui contenuti dell'intervento dell'onorevole Ceravolo, non posso fare meno di ricordare che il responsabile dei finanziamenti nei riguardi del Parlamento è l'esecutivo.

CERAVOLO. Nel nostro progetto di legge si prevede che il piano venga elaborato dal comitato, anche se poi la legge finanziaria viene presentata dal ministro ed approvata dal Parlamento: resta fermo il dato che deve essere fatta sulla base di un piano! Su questi 750 miliardi ho già visto circolare delle « veline » contenenti delle promesse a 25 porti. Inoltre, sono stati fatti dei convegni nel corso dei quali qualcuno ha fatto circolare la voce che il Governo aveva assegnato a tale porto una certa cifra, a seguito dell'interessamento dell'onorevole tal dei tali!

PRESIDENTE. A me qualcuno ha detto addirittura di sapere che gli sarebbe stato assegnato un miliardo in più! Ho risposto che noi non abbiamo promesso niente a nessuno e che non esiste alcun elenco che abbia una qualche validità.

PANI. Gli elenchi recano la firma dei rappresentanti dei Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile.

CERAVOLO. Questi nodi vanno sciolti e chiedo, pertanto, che si trovi un momento per discutere dei contenuti del piano di settore sui trasporti marittimi.

Con queste motivazioni e nonostante le perplessità espresse, a nome del gruppo comunista dichiaro che voteremo a favore dello Stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

BAGHINO. In primo luogo, desideravo sottolineare il contrasto tra l'affermazione secondo la quale i noli ed i traffici marittimi sarebbero diminuiti, con gli articoli della stampa specializzata che, al contrario, afferma e dimostra che i noli sono in costante aumento e che, addirittura, alcuni di questi, che hanno un andamento crescente nel corso dei mesi invernali, quali quelli per i cereali, hanno registrato un aumento già a partire dai mesi estivi.

Desideravo, poi, porre l'accento su una altra considerazione, e cioè sul fatto che non esiste una politica promozionale tanto è vero che la maggioranza assoluta dei traffici di merci italiane, ed in particolare di merci di consumo alimentare, viene effettuata da convogli stranieri. Inoltre, nell'ambito di questa politica non si è tenuto conto minimamente della vetustà del naviglio.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Se avessimo delle commesse i cantieri di Pietra Ligure lavorerebbero. Perché, secondo lei, la situazione dei cantieri oggi è questa?

BAGHINO. Perché la GEPI non accetta le commesse! E dico questo potendolo documentare ampiamente; se esiste un verbale di una certa audizione effettuata in questa sede, sarà possibile constatare, dalle dichiarazioni rese dai rappresentanti di alcuni cantieri, tra i quali anche quelli di Pietra Ligure, che, ad esempio, una commessa per il rinnovo di una nave passeggeri, che avrebbe dovuto essere tra-

sformata, per l'appunto, dai cantieri di Pietra Ligure, non ha potuto essere portata a compimento – e l'aveva vinta con un'asta – per ragioni politiche. Questa è la verità, così come la verità è che la GEPI ha risposto ai cantieri dicendo che non ha i 30 miliardi per impiantare i lavori relativi alle commesse ottenute e che, quindi, bisogna rinunciare!

Chiusa la parentesi aperta dall'intervento del ministro, desideravo anche sottolineare che alcune preoccupazioni sono sorte in ordine ai rapporti con la CEE che dovrebbe avere, nei nostri confronti, un atteggiamento di comprensione; non mi è parso che sia così, dal momento che la CEE ha dimostrato, sino a ieri, di non avere affatto compreso i problemi italiani e di non essere affatto « tenera ». Inoltre, esistono dei contrasti tra i cantieri europei e quelli situati nell'area del Comecon che dà dei premi, mentre noi non possiamo farlo perché vietati dalla legge. Non solo, ma quando si promuove una legge che consente crediti per la costruzione di navi o premi per la demolizione, a condizione che venga costruito almeno il 75 per cento del tonnellaggio demolito, interviene la CEE dicendo che stiamo svolgendo una concorrenza sleale per cui, quasi « tremanti », siamo costretti a fermarci.

Il nostro voto sarà, quindi, espresso con una serie di condizionamenti e con un invito esplicito al Governo affinché elabori una politica promozionale e di incentivi. Ho ascoltato con attenzione la replica del ministro e mi sono reso conto che probabilmente non riusciremo a fare tutto ciò che vorremmo. La situazione attuale è dovuta al fatto che esistono svariate resistenze.

Desidero esprimere la mia viva preoccupazione per il fatto che, essendo insorti contrasti in ordine al progetto relativo ai porti, non si è provveduto ad avviare la prevista analisi in ordine alla classificazione dei porti ed alla loro gestione.

Per quanto riguarda l'unificazione del Ministero della marina mercantile con quello dei trasporti, desidero sottolineare come certamente tale scelta non possa significare che il Ministero della marina mercantile intenda restringere il campo delle proprie competenze, ma al contrario che tali competenze debbano essere rese più complete e più organicamente inserite nella politica riguardante il settore dei trasporti in generale.

MARZOTTO CAOTORTA. Desidero annunciare il voto favorevole del gruppo democratico cristiano in ordine alla proposta di parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1979.

Abbiamo ascoltato con interesse le considerazioni esposte dal ministro della marina mercantile in sede di replica circa il costante sviluppo di una coerente politica relativamente ai settori della marina mercantile, della pesca e dei porti.

Siamo inoltre sodisfatti delle notizie fornite dal ministro in ordine alla utilizzazione dei finanziamenti a disposizione, secondo i programmi decisi dal CIPE e di intesa con le regioni, ed in ordine al fatto che in futuro gli interventi in favore dei porti avranno luogo su indicazione del nuovo comitato per i porti, ai sensi del provvedimento legislativo sul quale è già stato raggiunto un accordo tra le varie forze politiche in seno alla nostra Commissione.

Il gruppo democratico cristiano riconferma la propria volontà di seguire da vicino lo sviluppo della politica marinara del nostro paese, auspicando che sia rapidamente assunta una posizione anche per quanto riguarda il problema dei noli che occorre risolvere a vantaggio della nostra bilancia commerciale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sui disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 » (2432); « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina

mercantile per l'anno finanziario 1979 (Tabella n. 17) ».

(*È approvata*).

Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977 » (2372).

(*È approvata*).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di dare mandato al relatore per la stesura dei pareri.

(*Così rimane stabilito*).

PANI. Ritengo che tra le osservazioni contenute dal parere vada inserita quella relativa al problema dell'indagine conoscitiva sull'attuazione della legge n. 684, già deliberata dalla nostra Commissione.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti* e ad interim *della marina mercantile*. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione sull'opportunità di attendere di conoscere i risultati della verifica che su tale materia gli uffici del Ministero della marina mercantile stanno svolgendo prima di dare l'avvio formale all'indagine in questione.

PRESIDENTE. Come la Commissione ricorda l'indagine conoscitiva è già stata da noi formalmente deliberata e pertanto, essendo anche pervenuta la prescritta autorizzazione del Presidente della Camera, nulla osta al suo avvio.

Desidero inoltre precisare che l'Ufficio di Presidenza della nostra Commissione ha deciso che l'indagine conoscitiva avrebbe avuto inizio non appena ultimato l'esame di alcune urgenti questioni. Ritengo pertanto che l'indagine potrà avere inizio nei primi giorni del mese di gennaio del 1979.

La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 15.

PRESIDENTE. Proseguiamo nei nostri lavori con l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (Tabella n. 10), su cui ha riferito l'onorevole Bocchi.

AMARANTE. Desidero fare alcune osservazioni e formulare alcune proposte con particolare riferimento alle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa.

Queste ferrovie hanno una incidenza non trascurabile sul bilancio statale e sulla condizione degli utenti. Dalla tabella 10 emerge anche la notevole incidenza che esse hanno sulle variazioni, sia nelle spese correnti sia nelle spese in conto capitale, rispetto al bilancio 1978. Ma ciò che particolarmente colpisce in questo settore è l'aumento della spesa corrente.

Le somme stanziate per sovvenzioni governative di esercizio per ferrovie, tramvie, filovie, funivie ed ascensori, passano dai 41 miliardi del 1970 a ben 170 miliardi nel 1976. Per le sole ferrovie in concessione le somme effettivamente erogate per sovvenzioni passano da 40 miliardi nel 1970 a 136 miliardi nel 1976 e quelle per sussidi integrativi rispettivamente da 6 a 9 miliardi. Computando sovvenzioni e sussidi si passa, quindi, da 45 a 145 miliardi, con un incremento del 322 per cento!

Per le gestioni governative le spese di esercizio passano dai 23 miliardi del 1972 ai 73 miliardi del 1976, con un incremento del 317 per cento e con un costo-chilometro che sale dai 14 milioni del 1972 ai 46 milioni del 1976 (+328 per cento).

Per il 1979 per le trenta ferrovie in regime di concessione, già quasi tutte alla terza revisione, si prevede una sovvenzione di esercizio di circa 125 miliardi, lavori di manutenzione straordinaria per 20 miliardi, costituzione di fondo rinnovo per circa 23 miliardi.

Si tratta di un costo finanziario pesante, specialmente se rapportato alla qualità del servizio; un servizio non solo inferiore a quello delle ferrovie dello Stato, ma tale da sollevare ripetute proteste de-

(...)

distinta, esso è senz'altro valido. Un discorso valido che dovrebbe conferire all'azienda quanto meno un consiglio d'amministrazione in grado di deliberare in modo autonomo, e non solo di esercitare una funzione puramente consultiva, che possa dare all'azienda autonomia sul piano patrimoniale e su quello programmatorio, è un discorso che va avanti da qualche anno ma che ha bisogno di essere accompagnato da questa attribuzione di poteri.

Quindi, anche per quelle valutazioni che possono essere tratte in altri campi, vorrei auspicare che la riforma sia condotta in porto rapidamente e soprattutto che questo modello aziendale, che potrebbe armonizzare il sistema amministrativo italiano con quello di altri paesi europei nel momento in cui ci avviciniamo alla unificazione politica dell'Europa, possa essere esteso a tutte le aziende dello Stato. Mi pare che quella del Poligrafico, dove le forme di autonomia indicate sono state raggiunte da tempo, sia stata una esperienza positiva, anche quando recentemente tale istituto è stato chiamato a sopperire alle deficienze di altri settori della amministrazione pubblica – cosa che ha fatto in modo soddisfacente, come i cittadini hanno avuto modo di constatare –. Con tale auspicio penso di aver sintetizzato il senso del mio intervento.

PRESIDENTE. Vorrei dire brevemente che le considerazioni fatte dall'onorevole Fiori in materia finanziaria sono le stesse che la nostra Commissione ha più volte concordemente ribadito e sulle quali i ministri dell'epoca hanno concordato, anche se poi, purtroppo, le cose non si sono mosse in quella direzione.

Passiamo ora alle repliche del relatore e del Governo.

BOCCHI, *Relatore*. Sento prima di tutto il dovere di ringraziare, non in modo formale, i colleghi che sono intervenuti così opportunamente, portando un contributo che è andato a colmare, devo riconoscerlo, alcune lacune della mia relazione. Mi sembra importante, proprio per il modo con cui i colleghi sono intervenuti, sottolineare come quest'anno, più che nel passato, l'occasione della discussione del bilancio, collegata a quella di altri strumenti che avviano modi nuovi di presentare il bilancio della contabilità dello Stato, sia stata dalla Commissione colta opportunamente.

E desidero anche dire subito, dal momento che a ciò è stato fatto riferimento anche in alcuni interventi dei colleghi, che la mia relazione introduttiva, con la quale in primo luogo invitavo la Commissione ad esprimere un parere favorevole sul bilancio 1979, ha puntualizzato alcuni aspetti critici, ma critici in termini positivi, in quanto riferentisi al lavoro svolto dalla Commissione, in un corretto rapporto con il Governo, intorno a grosse questioni che certo non ci siamo illusi di poter risolvere in ventiquattr'ore ma per il raggiungimento dei cui fini abbiamo dedicato tutto l'impegno e la volontà possibili. Abbiamo conseguito alcuni successi, abbiamo fissato alcuni punti importanti che ci consentono di andare avanti con maggiore ottimismo ed in modo meno stressante nel nostro lavoro.

Cercherò ora di svolgere la mia replica senza soffermarmi, perché non mi pare necessario, sulle singole questioni che sono state sollevate sulla scorta della mia relazione e di una analisi attenta della tabella n. 10 che si ricollega alla legge finanziaria, al piano triennale e all'altro documento, che pure deve essere tenuto in considerazione, che è il rendiconto generale dello Stato per il 1977. Ho sottolineato, e desidero farlo nuovamente, l'esiguità del bilancio proprio del Ministero dei trasporti in rapporto alle spese di carattere funzionale dell'insieme del bilancio dello Stato nel settore dei trasporti e nei confronti dell'assorbimento del reddito nazionale, del prodotto interno lordo da parte del settore dei trasporti. Nonostante, però, tale esiguità e l'esigenza di recuperare ad un momento unico decisionale e programmatorio, e cioè di riunificare in un unico ministero, una serie di competenze che ora sono disparatamente as-

(...)

produttiva, che è contrattata, e quella complementare che diventa praticamente di natura privatistica. Naturalmente le conclusioni devono essere recepite in un disegno di legge, e occorrerà trovare un accordo perché anche all'interno dello stesso mondo sindacale non vi è univocità di indirizzi. D'altra parte questo discorso cade, se, ad esempio, venerdì il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla base degli incontri tra Governo e sindacati, presenterà la legge-quadro sul trattamento dei lavoratori, in quanto nel discorso sugli statali sono comprese le aziende autonome. È chiaro che le forze politiche si devono mettere d'accordo, ma ciò vale anche per quelle sindacali. La mediazione di natura politica è importante, e posso capire come l'atteggiamento dei sindacati debba essere di scontro frontale, ma è compito delle forze politiche riuscire a trovare una posizione intermedia capace di interpretare la volontà del paese.

Per quanto riguarda il problema dell'aviazione civile, con molta franchezza devo dire – come hanno rilevato gli onorevoli Bocchi e Ottaviano – che il settore in sé è in tiraggio. Vi è stato un aumento del 10 per cento nel 1977 rispetto al 1976 e nel 1978 si conferma questa *escalation*.

Abbiamo due preoccupazioni. La prima è quella di rimettere a posto il traffico aereo a livello nazionale, la seconda è quella di stare attenti a non perdere il contatto con le rotte internazionali. Vi è la concorrenza massiccia di tre punti di forza: Madrid, Atene e Svizzera. Ci passano sulla testa le grandi rotte internazionali; che fare a questo punto ? Se questi sono gli obiettivi e se il mercato tira, perché non dobbiamo essere in grado di seguire le priorità ? Ma le cose non vanno bene nel settore. Ho fatto fare un'indagine, e la prima cosa da fare è costituire un comitato permanente con la partecipazione di tutte le componenti del circuito aereo (Ministero, vettori e gestori di aeroporto), per cercare di attuare una politica omogenea.

Occorre porre riparo a due inconvenienti che si verificano con grande frequenza: la cancellazione dei voli e i ritardi. Questi determinano la paralisi di un circuito, per cui la gente se vuole arrivare in orario prende l'aereo di un'altra compagnia.

Nel settembre del 1978 abbiamo avuto il 9 per cento di cancellazioni di volo, nell'ottobre del 1978 ne abbiamo avuto il 10 per cento. Abbiamo cercato di disaggregare le cause: il 6,4 per cento è stato determinato da vari scioperi di categoria, lo 0,3 per cento da condizioni meteorologiche, lo 0,7 per cento da condizioni tecnico-operative. La percentuale del 10 per cento di cancellazioni di volo è tre volte superiore a quella della media internazionale.

Quanto ai ritardi che superano i 15 minuti, le cifre relative ai mesi di settembre e ottobre di quest'anno fanno impressione. In settembre vi è stato il 52 per cento dei voli in ritardo, nell'ottobre il 51,33 per cento. Più della metà del servizio è in ritardo sulla norma delle linee internazionali.

Le cause sono principalmente i ritardi che incidono nella percentuale del 50 per cento: il 15 per cento è attribuibile a quelli che si verificano al momento della partenza, mentre il residuo 35 per cento è di natura consequenziale, intendendo con ciò quelli dovuti agli scioperi (2 per cento), alle questioni tecniche (10 per cento) ed ai problemi relativi all'assistenza ai voli (16 per cento).

Abbiamo cercato di esaminare la politica da perseguire nei vari settori, primo quello degli aeroporti.

L'onorevole Ottaviano ha avanzato delle critiche, ma io credo che la legge n. 825 dovrebbe apportare ordine e possibilità di ripresa alla rete aeroportuale.

Il problema, invece, permane per gli aeroporti intercontinentali di Milano e Roma, per i quali occorrono circa seicento miliardi, che rappresentano il punto fondamentale di un discorso che voglia vedere l'Italia presente nelle rotte internazionali.

PRESIDENTE. A proposito della sollecita definizione della legge n. 825 alla

quale è stato fatto riferimento devo sottolineare che il motivo per il quale il provvedimento non è stato ancora convertito è dipeso dal fatto che sono stati da noi esaminati e discussi due obiettivi fondamentali: uno relativo ai meccanismi di spesa e l'altro relativo al discorso del rapporto tra questo disegno di legge e gli investimenti per gli aeroporti di Milano e Roma.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Se il discorso delle ferrovie e degli aeroporti va inquadrato nel contesto del mercato finanziario, possiamo constatare che questi due settori rappresentano degli obiettivi ancora credibili: per le ferrovie abbiamo quasi concluso un prestito di duecento milioni di dollari, mentre contiamo di inserire gli stanziamenti per gli aeroporti intercontinentali nel piano triennale, aggiungendo questa voce di spesa in conto capitale o in conto interessi.

Premesso che, in definitiva, i problemi dell'aviazione sono analoghi a quelli della motorizzazione civile e che ciò che già si è fatto per questa bisognerà farlo anche per quella, c'è un altro aspetto sul quale dobbiamo soffermarci: quello relativo alla politica dei vettori. È indubbio che essa debba essere necessariamente sottoposta alle esigenze dell'aviazione civile anche perché condiziona le altre infrastrutture presenti nel circuito.

Problemi non secondari sono derivati anche dall'esodo massiccio di piloti attratti da un mercato più vantaggioso. Il danno è risultato tanto maggiore in quanto ad andarsene sono stati soprattutto i piloti dei *jumbo* che difficilmente possono essere rimpiazzati perché occorrono anni prima che un normale pilota possa raggiungere il loro grado e la loro capacità.

Un cenno particolare va fatto alla questione relativa alle convenzioni. Personalmente, e come ministro dei trasporti, non ritengo giusto che la concessione di un servizio, quale quello del trasporto aereo debba continuare ad essere concesso in un modo del tutto gratuito. Non si comprende perché l'azienda dei telefoni di Stato debba dare alla SIP la concessione del servizio, ricavandone più di cento miliardi di diritti di concessione sul fatturato, e la RAI-TV, che gestisce un servizio pubblico, paghi al Ministero diritti di concessione per diversi miliardi, mentre l'Alitalia e l'Itavia debbono avere la concessione di un diritto ad altissimo contenuto economico gratuitamente. Si è detto che devono pagare, ma questo non significa che si tolgano le concessioni. Non si comprende perché l'Alitalia debba dare gli interessi agli azionisti e non debba dare neppure una lira allo Stato, che è l'unico vero azionista; d'altra parte, se per un servizio sociale occorre collegare Lampedusa, che non è una linea attiva, si dà la sovvenzione appunto perché è un servizio sociale.

Inoltre, da parte di tutte le compagnie internazionali è stata avanzata la richiesta che la gestione degli aeroporti, specialmente di quelli internazionali, non si identifichi con la società vettore, perché in questo caso si ingenerano presupposti di concorrenza sleale; si ha l'impressione che, per esempio, a Fiumicino all'Alitalia sia data la precedenza nei confronti di aerei di altre compagnie. All'IRI si è suggerito di dare la gestione alla società Condotte e alla Finmare oppure ad un'altra società da costituire. È un punto sul quale si sta studiando.

Un'altra questione che vorrei ricordare è quella del conflitto sindacale. Come ministro dei trasporti accolgo le sollecitazioni delle varie parti politiche di prendere in consegna questi problemi, anche se sono « patate bollenti ». Si è ritenuto opportuno iniziare queste trattative al Ministero del lavoro e della previdenza sociale, anche se vi sono questioni peculiari che devono essere viste insieme. Vorrei rilevare che, da un punto di vista di corrette relazioni, uno sciopero al giorno, effettuato ogni volta da una diversa categoria, mette l'utente in condizioni di ricorrere ad altri mezzi.

Condivido le osservazioni fatte dai colleghi su questo grande capitolo; mi sem-

bra che siamo sulla strada giusta, sia per quanto riguarda la politica degli aeroporti sia per quanto riguarda la politica del controllo dei vettori e dei voli, sulla quale occorre incidere maggiormente, per far sì che questo tipo di trasporto, che è il trasporto dell'avvenire, sia all'altezza della situazione.

Quanto alle ferrovie in concessione ed alla motorizzazione civile, è convinzione del Governo e mia personale che occorra accelerare il processo di decentramento il più possibile. Ma vi è la norma per la quale si possono dare alle regioni solo le ferrovie che abbiano un equilibrio di bilancio sia per la parte gestionale sia per la parte degli investimenti. Da parte delle regioni, passata la prima fase, in cui volevano tutte queste cose, vi è ora una ritrosia, in quanto ci si è accorti che questi « giocattoli » « mangiano il fieno in cascina ».

Quanto al capitolo della motorizzazione civile, procede l'attuazione del piano organico delle stazioni di controllo. Nel 1977 sono state costituite altre dieci stazioni, per cui abbiamo il 50 per cento di stazioni funzionanti. Procede anche il processo di meccanizzazione; 61 uffici provinciali su 95 hanno una gestione basata sui calcolatori, per cui il servizio va avanti con una certa celerità, anche se occorre che vada avanti in modo più generalizzato.

Sul problema dell'autotrasporto e sull'applicazione della legge n. 298, vorrei dire che nella giornata di ieri abbiamo approvato un decreto ministeriale che, sulla base dell'articolo 10 di tale legge, procederà alla cosiddetta sanatoria per eliminare la piaga dell'abusivismo. È stato un lavoro pesante, di « fioretto »; abbiamo cercato di interpellare le varie componenti e ci sembra di essere riusciti ad ottenere una linea che dia una risposta abbastanza positiva. Abbiamo previsto un periodo transitorio per dare la possibilità di ottenere l'autorizzazione a coloro che non l'hanno, una autorizzazione triennale invece che novennale. Con questa sanatoria tranquillizziamo circa 30 mila operatori economici.

Quanto al codice della strada, è stato predisposto con il Ministero dei lavori pubblici lo schema di un nuovo testo, che rappresenta uno dei punti fondamentali della politica della strada. Anche questo settore è in tiraggio, perché nel 1977 abbiamo avuto l'immatricolazione di 1 milione e 200 mila autovetture e di 110.000 veicoli industriali; vi è la stessa tendenza nel 1978, in quanto nel primo semestre di quest'anno sono state immatricolate 679.000 autovetture e 110.000 veicoli industriali. Il sistema tira, per cui occorre realizzare tutti i servizi necessari. È il discorso della pianificazione coordinata ed organica cui facevo riferimento prima.

Vorrei dire che i dati citati necessitano di una ulteriore definizione che si ispiri alla esigenza di una programmazione integrata dei sistemi di trasporto.

Il lavoro che la X Commissione trasporti ha compiuto nel mese scorso, e che la Conferenza nazionale ha recepito almeno al novanta per cento, deve essere di indirizzo all'esecutivo ed al legislativo nell'espletamento del loro ruolo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Ottaviano, Guasso e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

a conclusione del dibattito sul bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979;

considerate le varie audizioni avute, i risultati del Consiglio Superiore dell'aviazione civile, le esigenze della compagnia di bandiera, la necessità di definire una organica e programmatica politica del trasporto aereo per far fronte alla aumentata domanda della collettività e allo stato di difficoltà del settore,

impegna il Governo

a firmare al più presto il rinnovo delle concessioni aeree;

a concorrere per la risoluzione, a tempi brevissimi, della vertenza contrattuale della gente dell'aria;

a sviluppare un serrato confronto, con il concorso della Commissione Trasporti, con la compagnia di bandiera per i nuovi investimenti, per le scelte di trasporto con particolare riferimento ai settori *charter* e merci, per una nuova organizzazione del lavoro e per questioni come l'efficienza, la puntualità, la regolarità e la sicurezza dei voli;

a presentare rapidamente al Parlamento la riforma della Direzione generale dell'aviazione civile, già approntata dal Ministero dei Trasporti;

a dare soluzione ai problemi, non più dilazionabili, del controllo del traffico aereo sia dal punto di vista dell'assetto istituzionale, sia quello che riguarda le questioni del personale ».

(0/2432-Tab. 10/1/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Io posso anche accogliere l'ordine del giorno, ma devo ricordare che le convenzioni portano anche la firma del consigliere delegato dell'Alitalia.

OTTAVIANO. L'osservazione è pertinente, ma non vorremmo che fosse accampata a pretesto per ulteriori ritardi; in fondo, è compito del Governo stringere i tempi con la compagnia di bandiera.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Non vorrei che ciò inducesse le compagnie di bandiera a rafforzare il loro atteggiamento.

OTTAVIANO. È essenziale che ci sia un rapporto fra il Governo e le compagnie di bandiera e che si riducano notevolmente i temi utili.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Accolgo l'ordine del giorno.

OTTAVIANO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Amarante, Guasso, Casalino e Forte hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatato l'aggravarsi della situazione delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa;

considerato che è trascorso oltre un anno dall'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 senza che vi sia stata l'adozione dei provvedimenti previsti all'articolo 86;

preso atto del documento elaborato dalle regioni in data 15 settembre 1978,

impegna il Governo:

a prendere immediati contatti con le regioni per elaborare, con la loro attiva partecipazione, le proposte per i provvedimenti previsti dall'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 e dall'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 297;

a presentare al Parlamento, entro i termini fissati dall'articolo 15 della citata legge n. 297, il piano di risanamento tecnico ed economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa ».

(0/2432-Tab. 10/2/10)

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* Lo accolgo.

AMARANTE. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Amarante, Casalino, Marchi Dascola Enza, Guglielmino, Forte e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevato il perdurare e l'acuirsi del fenomeno del "caporalato" nell'avviamento al lavoro dei braccianti e dei lavoratori stagionali, soprattutto nelle regioni meridionali;

constatato che tale fenomeno costituisce una intollerabile offesa ai diritti umani, civili e democratici dei lavoratori

e un grave elemento di freno allo sviluppo economico e civile delle zone interessate;

osservato che il "caporalato" riesce ad imporsi a danno di centinaia di migliaia di lavoratrici, di lavoratori e di minori attraverso la totale violazione delle norme sul collocamento e delle leggi sull'esercizio e sulla sicurezza nei trasporti,

impegna il Governo:

ad esaminare urgenti e precise direttive ai servizi centrali e periferici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione affinché procedano ad una rigorosa verifica della validità degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone nelle zone nelle quali viene segnalata la presenza del fenomeno del "caporalato";

a rafforzare anche temporaneamente gli organici e le attrezzature degli ispettorati della MCTC nelle provincie interessate al fenomeno del "caporalato", con particolare riferimento ai periodi di maggiore occupazione nei lavori agricoli e nelle lavorazioni stagionali in genere (conservifici, tabacchifici) ».

(0/2432-Tab. 10/3/10)

CASALINO. Sollecitiamo una maggiore presenza degli uffici competenti della motorizzazione civile, perché anche da parte del Ministero dei trasporti vi sia una maggiore vigilanza sull'applicazione delle disposizioni sul collocamento della manodopera, considerando che in certe zone, nei momenti del raccolto, si svolge un lavoro eccezionale.

BOCCHI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole, anche perché il potenziamento degli uffici di controllo della motorizzazione è diretto alla soluzione di questo problema.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

MARZOTTO CAOTORTA. A nome del gruppo della democrazia cristiana esprimo voto favorevole sul bilancio del Ministero dei trasporti, prendendo nota delle esaurienti dichiarazioni del ministro e, soprattutto del programma di attuazione delle conclusioni della Conferenza nazionale dei trasporti, mediante progettazioni finalizzate in singoli settori, che mi sembrano estremamente importanti e di cui ci auguriamo che si possano vedere a breve scadenza le singole realizzazioni.

Per quanto concerne le assicurazioni date in ordine al riordino dell'amministrazione del Ministero, specie riguardo alla motorizzazione civile, penso che in questa direzione potremo avere un bilancio del trasporto con una razionalizzazione dei suoi servizi, che da tempo stiamo aspettando.

GUASSO. Esprimo il voto favorevole del gruppo comunista, voto che ha motivazioni ben precise, che vanno un po' oltre la tabella 10. Sono motivazioni che esulano dalle cifre e si riferiscono alle linee di una politica che, sia pure faticosamente, sono venute affermandosi nel corso del 1978, per cui non si possono ritrovare nella tabella in esame; pensiamo invece come debbano ritrovarsi nel piano triennale. Sono le linee che riguardano la politica di rilancio delle ferrovie dello Stato e le questioni che sono aperte nei vari comparti del trasporto, viste alla luce dei risultati della Conferenza nazionale dei trasporti. Per questo andiamo oltre la tabella, considerando le basi che si sono gettate, le grosse questioni che sono pronte per la definizione nel 1979. Prima fra tutte vi è la riforma delle ferrovie dello Stato, ma vi sono questioni che investono anche altri settori (modifica delle leggi n. 313 e n. 298), in una politica di rilancio del trasporto veloce.

Se gli impegni che sono maturati nel corso della discussione si inquadrano nel contesto delle scelte del piano triennale di sviluppo, possiamo prevedere che nel 1980 ci troveremo di fronte ad una tabella di tipo diverso, che non sia più la sommatoria di spese correnti necessarie

per far funzionare l'amministrazione, ma un documento al servizio di una politica organica nel settore dei trasporti.

Esprimiamo pertanto voto favorevole con questi impegni e con queste prospettive.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 » (2432); « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1979 » (Tabella 10).

(*È approvata*).

Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977 » (2372).

(*È approvata*).

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di dare mandato al relatore per la stesura dei pareri.

(*Così rimane stabilito*).

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la seduta è sospesa e riprenderà alle 18,15.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 17,45, è ripresa alle 18,15.

PRESIDENTE. Proseguiamo nell'esame della tabella concernente lo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Come i colleghi ricordano la relazione è stata svolta nella seduta del 15 novembre scorso.

MARCHI DASCOLA ENZA. Credo che se vogliamo fare un serio esame del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni, dobbiamo spostare l'ottica di osservazione, cioè dobbiamo valutare non solo le cifre, che pure sono importanti, ma raffrontare le stesse al grado di efficienza dei servizi e di produttività delle aziende.

Siamo in presenza di un volume di spesa considerevole: oltre 2.862 miliardi con circa 723 miliardi di *deficit*; viene quindi spontaneo chiedersi come si utilizzano queste somme, che cosa si produce in questo settore e come il Ministero gestisce l'azienda.

Va sottolineato il fatto che mentre vi è un crescente aumento del numero dei lavoratori - siamo arrivati nel 1978 a 198 mila unità - vi è una forte diminuzione del volume di traffico postale ed una caduta della domanda dei servizi postelegrafonici: dal 1974 al 1977 il volume della corrispondenza è sceso da circa 7 miliardi di pezzi a meno 5 miliardi; il tasso di incremento del banco-posta è sceso a meno del 2 per cento; nei servizi di portalettere, per il 1978, si calcolano 140 miliardi di meno di entrate rispetto alle previsioni.

Questo calo progressivo del volume di traffico nelle poste e nel banco-posta mette in luce una crisi profonda, complessa e difficile che investe gli aspetti strutturali, organizzativi e gestionali dell'azienda.

Le cause di questa crisi, che sono vicine e remote e che più volte abbiamo denunciato, hanno origine nella cattiva amministrazione, nel disservizio quasi permanente con momenti ricorrenti di totale paralisi a cui non è stata data soluzione; ciò ha creato sfiducia negli utenti e nel paese anche a seguito di fatti clamorosi che sono tuttora presenti alla nostra memoria e che sono stati oggetto di indagine; tutto ciò ci allontana sempre più dai livelli degli altri paesi e della Comunità ai quali dovremmo invece avvicinarci venendo, altresì, meno agli obiettivi del programma governativo, a cui faceva riferimento il relatore, che era quello del rilancio dell'attività produttiva, di adeguati interventi nel Mezzogiorno, nonché di un solido aggancio all'Europa.

Un'attenta valutazione di questa situazione avrebbe dovuto richiamare i respon-

(...)

di esse deve farsene carico, anche la possibilità di gestire questa responsabilità.

Non vi è dubbio che sul piano della organizzazione dei servizi vi sia l'esigenza di un decentramento a livello compartimentale e delle amministrazioni provinciali, promuovendo però opportune forme di coordinamento, facendo in modo che i comparti e le direzioni che hanno competenza provinciale siano coordinate a livello della circoscrizione territoriale in cui operano. Ma soprattutto vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sulle carenze di strutture e di mezzi tecnici. Celebriamo in Parlamento, purtroppo, dei riti mesti e drammatici tutte le volte che la delinquenza politica, parapolitica o comune per approvvigionarsi di mezzi rapina e uccide. Auspichiamo il potenziamento dei mezzi anti rapina, ignorando che questi costano molte decine di milioni anche per un ufficio che gestisce il servizio in nome della collettività. Le ferrovie dello Stato, come altri settori, hanno una loro polizia; non vede perché si debba ricorrere per il servizio postale a personale privato e non a chi gestisce il servizio di pubblica sicurezza per istituto. Si è detto da parte del partito comunista che tale problema doveva essere visto in sede di riorganizzazione dei servizi di pubblica sicurezza, come se nel frattempo i rapinatori concedessero una tregua. La verità è che il servizio postale, dirigendosi a tutti e a ciascuno in qualsiasi posto della Repubblica, si appalesa e si manifesta tangibilmente nei confronti di tutti, per cui il minimo scompenso si manifesta e viene sentito immediatamente.

Desidero soffermarmi un momento su una legge che, avversatissima da certe forze politiche e sindacali, oggi s'invoca da parte di quelle stesse forze, per un potenziamento immediato, per un effettivo recupero dei contenuti della funzione dirigenziale. Mi riferisco al decreto del Presidente della Repubblica n. 748, che non può svolgere il suo ruolo e ritarda, invece di accelerare come era nei voti del legislatore, la funzione dei servizi. Abbiamo decine di funzioni scoperte. Ha ragione chi sostiene che occorre dare maggior speditezza alle procedure, ma non si deve dimenticare che per promozione e per concorsi occorrono determinati tempi tecnici e nel frattempo abbiamo organismi importanti che sono affidati a persone, che, per legge, non hanno la possibilità materiale di firmare atti. Occorre quindi modificare la legge sulla dirigenza, per renderla più adatta al modello veloce che hanno imposto le nuove tecniche in corso di attuazione nell'amministrazione.

Si rileva che solo una piccola parte di personale si è specializzato, ma mi chiedo come possano fare i dirigenti di uffici, anche piccoli, ad invogliare gli operatori a specializzarsi, dal momento che, appena si pone il problema della specializzazione, viene avanzata una richiesta di straordinario; nessuno intende specializzarsi se non viene pagato oltre l'orario d'obbligo, quasi facesse un favore all'amministrazione.

Le critiche con cui la parte comunista ha accettato la relazione del collega Fiori possono avere un fondamento teorico o filosofico *de jure condendo* ma, *de jure condito*, vorrei dire che questa amministrazione ha lacune da vendere. Non so se anche nei confronti delle altre amministrazioni vi sia stato un mare di critiche così puntuale, comunque la mia non è una critica tendente a demolire ma, tutto sommato, è una critica che serve a stimolare. Soprattutto serve una parola per gli operatori che, nel silenzio e nell'umiltà di ogni giorno, svolgono un servizio che, bene o male, mette in condizione gli italiani di comunicare tra loro, soprattutto quegli italiani che sono lontani perché hanno dovuto lasciare la patria. Infatti, il servizio postale al di là delle grosse cifre che con tanta puntualità sono state citate questa sera, si svolge anche nelle piccole frazioni, dove l'unico segno di contatto fra Stato e cittadini è ancora e solamente l'ufficio postale.

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche del relatore e del Governo.

FIORI, *Relatore*. Cercherò di sintetizzare al massimo la mia replica, ma certo le osservazioni, le critiche e i quesiti so-

(...)

l'osservanza di certe regole, a mio parere costituiscono un dato positivo nella nostra vita democratica; in un sistema democratico una voce in più è un arricchimento della democrazia, certamente non un danno.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'Istituto dei postelegrafonici, è del tutto corretta l'osservazione dell'onorevole Fiori. Egli non è entrato nel merito, ma si è preoccupato di segnalare che se si decide di mantenere un istituto occorre mantenere il finanziamento. Occorre precisare che, se avesse voluto, l'onorevole Fiori avrebbe potuto dare un giudizio al riguardo, perché questo non ci è precluso: la valutazione viene fatta sul bilancio e sulle cifre, ma è anche una valutazione politica.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Innanzitutto ho il dovere di ringraziare il relatore per la lucida e puntuale relazione che ha svolto e per la replica, particolarmente esauriente. Ringrazio anche coloro che sono intervenuti nella discussione.

È evidente – come è stato detto nel corso della relazione – che questo è un bilancio che deve essere visto nell'insieme con il piano quinquennale che il Ministero delle poste e telecomunicazioni ha presentato al CIPE e poi al Parlamento. Il piano prevede a grandi linee gli orientamenti politici che vengono seguiti dal nostro Ministero per gli anni dal 1977 al 1981, che sono prevalentemente in direzione della realizzazione del piano territoriale per la ristrutturazione dei servizi postelegrafonici nei grandi centri, della realizzazione di infrastrutture a livello di impegni edilizi sia per quanto riguarda gli impianti sia a livello compartimentale, provinciale e di quartiere. Ci si orienta inoltre verso un risanamento dei locali, molti dei quali sono dichiarati inidonei ed antigienici per la salute fisica del personale. Ci si indirizza verso l'esecuzione del programma di costruzione di nuovi uffici postali, previsto dalla legge n. 15 del gennaio 1974.

Alla fine di questo anno sarà approvato definitivamente dal consiglio di amministrazione l'ultima *tranche*, che assorbe integralmente le somme messe a disposizione dalla legge suddetta. Il Ministero ha compiuto interamente il proprio dovere.

Ci si indirizza poi verso lo sviluppo dell'istruzione superiore e la formazione professionale, ma il punto principale del piano quinquennale è rappresentato dalla realizzazione della meccanizzazione e dell'automazione, che sono due aspetti che daranno certamente risultati positivi rispetto alle richieste dell'utenza e che consentiranno una maggiore efficienza dei servizi, migliori condizioni ambientali e di lavoro ed un aumento della professionalità degli operatori postali.

In proposito desidero far presente che sono già entrati in funzione i centri per le corrispondenze di Firenze, Trento, Ancona e Verona e quelli di Milano Farini e Verona per i pacchi e che nel primo semestre del 1979 entreranno in funzione otto centri nelle seguenti città: Genova, Catania, Bari, Bologna, Padova, Milano I, Torino I, Brescia, che rappresentano, insieme a quelli già in funzione, oltre il 50 per cento della lavorazione della posta e dei pacchi.

Con l'entrata in funzione dei centri di Roma, Bologna, Milano, Ancona, Napoli, Bari, Torino e Venezia, abbiamo raggiunto oltre il 40 per cento dell'automazione dei conti correnti: infatti, il numero dei conti automatizzati è di 226.705 su un totale di 573.775.

Entro la fine del corrente anno è prevista l'attivazione dei centri compartimentali di Firenze, Genova e Cagliari. Inoltre, sono state messe in funzione presso gli sportelli degli uffici postali centocinquanta macchine elettroniche Audit-4 che consentono l'accettazione promiscua di bollettini di versamento automatizzati e non.

L'automazione interessa anche i servizi telegrafici. Finora sono state ordinate le centrali elettroniche di Roma, Milano e Palermo; ed entro il corrente anno si prevede di ordinare quelle di Genova e Bari.

(...)

Mi sembra di avere esaurito le risposte alle richieste di chiarimenti. Per il resto mi rimetto naturalmente alle risposte date in sede di replica dal relatore.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Guglielmino e Marchi Dascola Enza hanno presentato i seguenti emendamenti: « Stralciare le somme in aumento stanziate nei capitoli 103, 110, 119, 104 e 126 e trasferirle nel fondo globale per la copertura di oneri derivanti da provvedimenti in corso di approvazione (premio di produzione) »; « Sopprimere la somma stanziata nel capitolo 173 e sopprimere la somma stanziata in aumento nel capitolo 532 ».

Ricordo alla Commissione che l'articolo 121 del Regolamento prevede: « Gli emendamenti concernenti un singolo stato di previsione, che si limitano cioè a proporre variazioni compensative entro tale stato di previsione, debbono essere presentati nella Commissione competente per materia. Se questa li approva sono inclusi nella relazione da trasmettere alla Commissione bilancio e programmazione.

Gli emendamenti che modificano le ripartizioni di spesa tra più stati di previsione ovvero i totali generali dell'entrata e della spesa sono presentati alla Commissione bilancio e programmazione che li esamina, assieme agli emendamenti previsti nel precedente comma, ai fini delle sue conclusioni per l'Assemblea.

Gli emendamenti respinti in Commissione possono essere ripresentati in Assemblea ».

Pertanto, non solo gli emendamenti in aumento all'interno dello stato di previsione, ma anche gli emendamenti che modificano i totali generali sono da presentarsi alla V Commissione bilancio. Ho interpellato gli uffici e mi è stato detto che l'interpretazione corrente data nella prassi a questo articolo del Regolamento è nel senso che sia preclusa una formale presentazione e votazione, essendo viceversa possibile una prospettazione di eventuali modifiche non compensative ai fini del parere da trasmettere alla Commissione bilancio. Ovviamente in quella sede potrà procedersi solo se il suggerimento della Commissione di merito sarà, nei modi regolamentari, formalizzato in apposito emendamento.

Vorrei pregare i colleghi di attenersi senza forzature a tale interpretazione limitandosi ad una illustrazione di eventuali modifiche non compensative e rinunciando a formalizzarle in questa sede in emendamenti in senso tecnico.

PANI MARIO. Il senso delle modifiche da noi suggerite è che i capitoli che si riferiscono allo straordinario siano congruamente aumentati delle cifre corrispondenti alle prevedibili somme per il premio di produzione. I capitoli relativi al lavoro straordinario sono stati aumentati, e in quelle cifre si pensa di reperire le somme per finanziare il premio di produzione. L'obiettivo che ci proponiamo, e che consideriamo corretto dal punto di vista di una attenta lettura del bilancio, è quello di definire in un capitolo unico la cifra relativa al costituendo premio di produzione nel settore delle poste. Ciò al fine di rendere più chiara la lettura del bilancio stesso. La forma attraverso cui realizzare questo obiettivo può essere diversa. Potremmo convenire sull'esigenza di ritirare gli emendamenti, se nel parere venisse chiaramente espresso che la somma (che il sottosegretario potrà precisare) che si riferisce al premio di produzione viene indicata in una voce diversa da quella in cui è indicata nella tabella del bilancio. Si tratta di un'esigenza fondamentalmente tecnica.

Vi è poi un emendamento che riteniamo di mantenere che si riferisce alla cassa integrazione.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda gli emendamenti concernenti il premio di produzione, il gruppo comunista chiede che ne sia fatta menzione nel parere.

PANI MARIO. Spiegandone il significato.

PRESIDENTE. In merito agli altri emendamenti riguardanti la cassa postelegrafonici e la manutenzione straordina-

ria degli impianti, e che comportano una variazione di 10 miliardi, rilevo che non sono proponibili in questa sede, stando ad un'interpretazione letterale del Regolamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Sono d'accordo con l'interpretazione del Regolamento prospettato dal presidente. Qui si tratta di una variazione del totale della somma: non c'è possibilità di equivoco. Non si tratta di interpretare, ma di applicare il Regolamento; ed io chiedo che venga applicato.

PRESIDENTE. Secondo un'interpretazione letterale del Regolamento, qualsiasi variazione di spesa, anche in diminuzione, deve essere presentata direttamente alla V Commissione bilancio.

MARZOTTO CAOTORTA. La sua interpretazione è quella giusta.

PANI MARIO. Noi siamo disponibili a superare le difficoltà insorte in altro modo, nel senso che chiediamo al relatore di fare menzione nel parere delle modifiche proposte dagli emendamenti del gruppo comunista.

FIORI, *Relatore*. Per quanto riguarda il capitolo sullo straordinario, in linea di principio si potrebbe indicare che l'incremento di spesa dovrà essere destinato al finanziamento parziale del futuro premio di produzione.

PANI MARIO. Si deve trovare una sistemazione nel bilancio tale da rendere limpida l'operazione.

FIORI, *Relatore*. Ciò è possibile. Non si possono però fissare cifre. Quando il Senato trasmetterà alla Camera il disegno di legge sul premio di produzione, si dovrà chiarire quali spese dovranno essere sostenute dall'amministrazione e quali fronteggiate con le sovvenzioni del Tesoro.

PRESIDENTE. Gli emendamenti preannunciati dal gruppo comunista possono senz'altro essere presentati alla V Commissione bilancio e, in quella sede, approvati o respinti. La questione è se emendamenti di questo tipo possano essere votati nella nostra Commissione e poi trasmessi alla V Commissione bilancio oppure se possano essere solo illustrati come modifiche non finali da inserire come suggerimenti nel parere.

Ripeto: la questione non è quella della proponibilità in assoluto degli emendamenti presentati dal gruppo comunista, che sono senz'altro proponibili; si tratta di sapere se questi emendamenti possono essere votati in questa sede per essere trasmessi come tali alla V Commissione bilancio, oppure se possono essere soltanto prospettati ed illustrati per la menzione nel parere. Ora, i colleghi comunisti hanno detto che gli emendamenti che riguardano il premio di produzione dovrebbero essere menzionati nel parere che il relatore formulerà, mentre quelli che riguardano la cassa integrativa per i postelegrafonici e la manutenzione delle apparecchiature dovrebbero essere votati in questa Commissione. L'onorevole Marzotto Caotorta ritiene che anche tali emendamenti non siano proponibili in questa sede.

PANI MARIO. Vorremmo che il parere da trasmettere alla V Commissione bilancio fosse più esplicito; in esso si dovrebbe dire che, per quanto riguarda il finanziamento del premio di produzione, la situazione deve essere resa limpida e trovare una precisa collocazione nel bilancio.

La nostra opinione è che, relativamente a quelle due voci, si sopprima la somma stanziata in aumento. Chiediamo che questo sia recepito nel parere.

PRESIDENTE. Nel parere favorevole da inviare alla V Commissione bilancio si può ricordare che nel corso del dibattito sono emerse le esigenze raffigurate dalle proposte di modifica avanzate dal gruppo comunista. Questa soluzione può valere per tutti gli emendamenti del gruppo comunista ?

PANI MARIO. Sì, signor presidente.

FIORI, *Relatore*. Sono convinto – e penso che l'orientamento sia chiaro – che una parte di quegli stanziamenti, in correlazione con certe modificazioni che dovranno essere fatte nella riorganizzazione dei servizi, saranno destinati all'autofinanziamento del premio di produzione. Ma non è possibile quantificare la spesa, ossia la parte destinabile a quello scopo.

PRESIDENTE. Poiché è in corso una votazione in Assemblea, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 21,10, è ripresa alle 22,35.

PRESIDENTE. Informo la Commissione che i colleghi del gruppo comunista hanno deciso di non insistere per la votazione dei loro emendamenti, che si riservano per altro di presentare alla Commissione bilancio. Sono pertanto da considerarsi superate le questioni prima emerse circa le modalità di presentazione e votazione degli emendamenti stessi, questioni che tuttavia mi riservo di prospettare al Presidente della Camera.

FIORI, *Relatore*. Do lettura del parere sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1979 e sul rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977.

« Gli oratori intervenuti nella discussione hanno sottolineato come la diversa condizione strutturale e operativa delle due aziende, l'una basata essenzialmente sull'elemento umano e l'altra sul fattore tecnologico, si rifletta sui risultati finanziari delle gestioni annuali in maniera sempre più marcata. Per l'amministrazione postale è stata evidenziata la complessità dei rapporti umani, organizzativi, funzionali, cui dà luogo, inevitabilmente, la massa degli operatori, tuttora reclutata con i criteri selettivi del sistema burocratico e scarsamente retribuita rispetto ad altre categorie e all'importanza dei numerosi servizi d'istituto e delegati resi alla collettività. Due dati inerenti al movimento finanziario nelle casse provinciali durante l'esercizio 1977 possono dare l'idea chiara dei livelli di intensità e dell'estensione di alcuni dei 52 servizi: il movimento in entrata è stato di 177.861 miliardi e quello in uscita è risultato di 173.367 miliardi. Le critiche dei parlamentari intervenuti nel dibattito si sono appuntate sul servizio delle corrispondenze e sulle disfunzioni che ne caratterizzano lo svolgimento in alcune grandi sedi, dove gli uffici hanno raggiunto dimensioni organizzative tali che ne risulta estremamente difficile la governabilità da parte dei quadri intermedi, svuotati, per altro, di autorità e di poteri disciplinari.

L'indicazione unanime per un recupero di regolarità ed efficienza è stata espressa nel senso di un pronto, incisivo impegno degli organi politici e tecnici del Ministero verso forme più efficaci e moderne di organizzazione del lavoro e verso forme più intense e capillarizzate di controllo volte a prevenire i gravi, persistenti disservizi che sono causa di profonda sfiducia del cittadino nell'amministrazione pubblica e nello Stato.

Per quanto concerne l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, i rilievi critici sono stati rivolti al sistema dei rapporti funzionali con le concessionarie. È stata sottolineata l'esigenza di più efficaci controlli sulle gestioni delle società in parola, ai fini di una più valida tutela delle ragioni di pubblico interesse connesse all'esercizio dei servizi telefonici e delle attività radiotelevisive.

Per quanto concerne la situazione finanziaria dei due settori, ha destato particolare preoccupazione il crescente disavanzo dell'amministrazione delle poste, salito a 723 miliardi e 888 milioni di lire. I parlamentari intervenuti, pur esprimendo valutazioni critiche diverse sulle cause e gli effetti, hanno indicato in un pronto recupero di efficienza dei servizi e in una politica tariffaria in più diretta e tempestiva correlazione con il variare della spesa, le vie per arrestare e ridurre lo stan-

(...)

servazioni esposte sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per il 1979 e sul Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per il 1977 per la parte di competenza del predetto dicastero ».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Caldoro, Russo Ferdinando e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

sulla base degli elementi già forniti dall'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni in relazione alla struttura ed al funzionamento dei centri di meccanizzazione postale,

invita il Governo

a promuovere tutte le iniziative necessarie ad assicurare il pieno funzionamento del servizio meccanizzato ed a determinare i provvedimenti tesi a completare la rete dei centri programmati ed in particolare quello di Napoli ».

(0/4232-Tab. 11/1/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'importanza che ha la espansione del servizio telex nel quadro dei provvedimenti volti a modernizzare il sistema industriale e commerciale del paese e ad incrementare le esportazioni,

impegna il Governo

a realizzare le nuove centrali telex programmate per soddisfare le nuove richieste di esercizio ed a prendere le opportune iniziative per snellire le attuali procedure consentendo il flusso tempestivo dei prestiti alle amministrazioni cui spetta il compito di realizzare gli interventi previsti dal programma triennale ».

(0/2432-Tab. 11/12/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Marzotto Caotorta, Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

tenuto presente il rallentamento avutosi nell'attività edilizia dell'Amministrazione PT e dell'ASST, per le difficoltà di acquisire le aree edificabili, per la carenza degli organici degli uffici tecnici e per il ritardo nel decentramento di poteri decisionali di livelli compartimentali,

impegna il Governo

ad organizzare, in materia di lavori, organi tecnici autonomi per la Amministrazione PT e per l'Azienda dei telefoni di Stato;

a proporre lo snellimento delle procedure connesse alla approvazione dei progetti tecnici;

a provvedere, anche in riferimento alla relazione della Corte dei conti per l'esercizio 1977, alla attribuzione delle competenze a valore e per materia, previste dagli articoli 7, 8, 9 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, a tutti i dirigenti preposti agli uffici delle Direzioni compartimentali e provinciali ».

(0/2432-Tab. 11/3/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nel quadro degli investimenti per le telecomunicazioni rispondenti alle linee del programma generale di Governo,

impegna il Governo

a completare la rete per la teleselezione da utente per il traffico internazionale inter-

venendo, specie nelle regioni del Mezzogiorno, al fine di un rapido riequilibrio dei livelli di sviluppo della rete teleselettiva internazionale ».

(0/2432-Tab. 11/4/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Salomone e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerate le indicazioni fornite dalla relazione della Corte dei conti sui bilanci dell'ASST,

impegna il Governo

ad operare il massimo decentramento delle competenze gestionali in atto delle Direzioni centrali, attraverso la piena utilizzazione dei dirigenti assegnati agli organismi periferici e la istituzione delle Ragionerie zonali al fine di evitare le lungaggini procedurali connesse all'attuale meccanismo dei controlli amministrativo-contabili sugli atti degli uffici periferici concentrati presso la Ragioneria centrale ».

(0/2432-Tab. 11/5/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'esistenza di notevoli carenze di personale rispetto alle dotazioni organiche dell'ASST,

impegna il Governo

a coprire i vuoti esistenti, con la massima tempestività, ed a proporre le modifiche delle tabelle in modo da renderle più rispondenti alle esigenze degli impianti ».

(0/2432-Tab. 11/6/10)

PANI MARIO. Riguardo a tale ordine del giorno, vorrei che venissero verbalizzate le riserve del gruppo comunista.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando e Salomone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

tenuta presente la necessità per l'amministrazione PT di provvedere a soddisfare le richieste di trasferimenti del personale che da anni presta la sua opera negli uffici locali e principali PT delle regioni del nord;

considerato che esistono vuoti di personale specie negli uffici locali e nelle agenzie PT,

impegna il Governo

in base alle leggi esistenti, a provvedere alla copertura dei posti vacanti e che si renderanno tali con i trasferimenti concordati con le organizzazioni sindacali ad utilizzare le graduatorie degli idonei dei concorsi espletati per il personale ausiliario, esecutivo e di concetto ».

(0/2432 - Tab. 11/7/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Salomone, Russo Ferdinando, Marzotto Caotorta e Caldoro hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerate le indicazioni programmatiche emergenti dal progetto di bilancio per il 1979 e dalle sue connessioni funzionali con la legge finanziaria e con la relazione previsionale presentata dai Ministri del tesoro e del bilancio e programmazione;

attesa l'urgenza inderogabile di accelerare le procedure istruttorie ed esecutive degli impegni di bilancio nel campo degli investimenti;

valutate le cause che determinano gravi insufficienze nell'attività della dirigenza tecnica e amministrativa, specie a livello periferico e nel funzionamento dei servizi d'istituto;

riconosciuta l'urgenza di realizzare un nuovo modulo di organizzazione aziendale, sia nel settore postale che nel settore telefonico, basato sulla più ampia autonomia di gestione,

impegna il Governo

a promuovere l'attuazione dei seguenti provvedimenti:

a) applicazione integrale del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, per quanto concerne l'attribuzione delle competenze a valore previste dagli articoli 7, 8 e 9 a tutti i funzionari investiti di qualifiche e compiti dirigenziali applicati ai cinque uffici in cui si articolano le Direzioni compartimentali e ai reparti delle Direzioni provinciali;

b) elaborazione di un nuovo modulo di organizzazione aziendale basato su princìpi di ampia autonomia di gestione, che non prescinda da una meticolosa e concreta revisione di tutte le procedure, specie di quelle non più rispondenti alle nuove tecniche in corso di attuazione nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ».

(0/2432 - Tab. 11/8/10)

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dei pareri.

PANI MARIO. Poiché sono state predisposte due bozze di parere, propongo, al fine di evitare votazioni che dimostrerebbero una grave frattura all'interno della Commissione, di stendere un parere favorevole a cui dovrà essere allegata una relazione che descriva l'andamento della discussione sul bilancio.

PRESIDENTE. Credo che non ci siano obiezioni da nessun gruppo politico.

GUGLIELMINO. Vorrei fare solo alcune brevissime osservazioni di carattere politico in merito allo svolgimento della discussione sul bilancio. Devo sottolineare che in queste giornate di lunghe discussioni abbiamo tutti constatato l'assenza quasi generale di commissari di altri gruppi politici, salvo qualche rara eccezione.

MARZOTTO CAOTORTA. Queste dichiarazioni non sono inerenti al bilancio.

PRESIDENTE. Sono inerenti alla discussione sul bilancio.

GUGLIELMINO. Non si tratta, a mio giudizio, di lassismo o di pigrizia, ma di una concezione che ancora permane in alcuni commissari per cui la discussione sul bilancio viene delegata all'esecutivo.

Noi, invece, riteniamo molto importante il momento della discussione nelle Commissioni di competenza del bilancio perché solo in tal modo è possibile correggerne e modificarne tutti gli aspetti non rispondenti agli indirizzi di politica generale.

Forse per qualcuno dei commissari qui presenti il modo in cui i comunisti hanno partecipato al dibattito è potuto sembrare un po' pedante, eccessivo nell'intervenire, nel sottolineare le esigenze e le responsabilità. Noi riteniamo che questo sia il modo più corretto per dare un apporto e un contributo positivo nella scelta delle posizioni che siamo chiamati a portare avanti. In qualche caso ho notato anche un tentativo di deformare il pensiero del nostro gruppo. Mi consenta il relatore, onorevole Fiori, che apprezzo perché abitudinariamente parla in modo cortese e cauto, di affermare che egli ci ha addebitato un atteggiamento che non solo in questa occasione non abbiamo avuto, ma che mai abbiamo perfino pensato di sostenere negli anni trascorsi.

Considerare i postelegrafonici dei lavoratori superpagati, dei fannulloni, è lungi dal nostro pensiero. Noi abbiamo sempre considerato la grande massa dei postelegrafonici come dei lavoratori mal pa-

(...)

alla protesta che viene dal paese per il disservizio postale, quello telegrafico e quello della SIP e su tutto ciò che ha formato oggetto di dibattito non solo in Parlamento, ma nel paese stesso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla VI Commissione bilancio sul disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 » (2432); « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni (Tabella n. 11) », con l'intesa che nella relazione allegata al parere si faccia riferimento alla seguente proposta dei deputati Baldassari, Guglielmino e Marchi Dascola Enza: « a condizione che nella Tabella 11 le somme in aumento stanziate nei capitoli 103, 110, 119, 104 e 126 vengano stralciate e trasferite nel fondo globale per la copertura di oneri derivanti da provvedimenti in corso di approvazione (premio di produzione) e osservando che appare opportuno che l'intera somma stanziata nel capitolo 173 venga soppressa ed alla stessa stregua venga ugualmente soppressa la somma stanziata in aumento nel capitolo 532 ».

(*È approvata*).

Pongo in votazione la proposta del relatore di esprimere parere favorevole alla V Commissione bilancio sul disegno di legge: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977 » (2372).

(*È approvata*).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di dare mandato al relatore per la stesura dei pareri.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 23,05.

INDICE DEGLI ORDINI DEL GIORNO

PAG.

TOMBESI e RUSSO FERDINANDO: Per concentrare gli interventi a breve termine nei porti che realizzano i maggiori traffici commerciali.
(0/2432-tab. 17/1/10) **Non svolto** 64

RUSSO FERDINANDO ed altri: Per la presentazione di una relazione annuale al Parlamento sulle iniziative intraprese per la tutela del demanio e dell'*habitat* marino.
(0/2432-tab. 17/2/10) **Non svolto** 65

GUERRINI ed altri: Per riferire sull'attuazione della risoluzione 13 giugno 1978 sulla rinegoziazione del Regolamento CEE di sostegno dei prezzi di alici e sarde, per riferire sui ritiri effettuati dall'AIMA.
(0/2432-tab. 17/3/10) **Non svolto** 65

GUERRINI ed altri: Per sviluppare la cooperazione economica e scientifica in materia di risorse marine.
(0/2432-tab. 17/4/10) **Non svolto** 65

BAGHINO: Per rivedere il piano della cantieristica, in particolare per quanto riguarda il cantiere di Pietra Ligure.
(0/2432-tab. 17/5/10) **Svolto** 65

OTTAVIANO ed altri: Per la sollecita firma del rinnovo delle concessioni aeree, per concorrere alla risoluzione della vertenza contrattuale della gente dell'aria; per un confronto sugli investimenti della compagnia di bandiera; per presentare la riforma di CIVILAVIA; per risolvere i problemi del controllo del traffico aereo.
(0/2432-tab. 10/1/10) **Non svolto** 88

AMARANTE ed altri: Per la presentazione del piano di risanamento tecnico ed economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, dopo aver preso contatti con le regioni.
(0/2432-tab. 10/2/10) **Non svolto** 89

AMARANTE ed altri: Per rafforzare gli organici e le attrezzature degli ispettorati della MCTC nelle province interessate al fenomeno del « caporalato ».
(0/2432-tab. 10/3/10) **Non svolto** 89

CALDORO ed altri: Per assicurare il pieno funzionamento del servizio meccanizzato postale e per completare la rete dei centri programmati.
(0/2432-tab. 11/1/10) **Non svolto** 113

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

47.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 425

Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

CALDORO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-*ter*);

MAROCCO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-*ter*);

CERAVOLO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-*ter*) . . 426

PRESIDENTE . . . 426, 427, 428, 431, 437, 448, 449, 454, 455, 457, 459, 460, 461, 462

BAGHINO 426, 427, 431, 437, 438, 441, 443, 448, 454, 457, 458, 460

CERAVOLO 447, 456

CUFFARO 445, 447

GATTO 461, 462

GUERRINI 436, 437, 438, 454

LUCCHESI 439, 443

MAROCCO, *Relatore* . . 428, 448, 455, 458, 461

MARZOTTO CAOTORTA 461

PANI 455, 457, 459, 460, 461, 462

PAG.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . 426, 437, 449, 455, 457, 458, 459, 460, 461

TAMBURINI 431

TOMBESI 434

La seduta comincia alle 10.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico, ai sensi dell'articolo 19, terzo comma del Regolamento, che su richiesta del gruppo del PCI il collega Baldassari è sostituito, per questa seduta, dal deputato Pucciarini.

Discussione delle proposte di legge: Caldoro ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-ter); Marocco ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-ter); Ceravolo ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-ter).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro, Colucci e Giovanardi: « Norme in materia di programmazione portuale »; Marocco, Piccoli, Bassi, Belci, Federico, La Rocca, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Piccinelli, Tombesi e Zoppi: « Norme in materia di programmazione portuale »; Ceravolo, Barca, Pani, Cuffaro, D'Alessio, Guerrini, Tamburini, Amarante, Bocchi, Casalino, Guglielmino, Marchi Dascola Enza, Ottaviano, Sarri Trabujo Milena: « Norme in materia di programmazione portuale ».

Ricordo che nella seduta di ieri l'Assemblea ne ha deliberato lo stralcio e l'assegnazione in sede legislativa.

Comunico che, in data 21 novembre 1978, la I Commissione affari costituzionali ha espresso il seguente parere:

« Parere favorevole, richiamando l'attenzione della Commissione di merito sull'opportunità:

di rendere più spedito il funzionamento di organismi come il Comitato nazionale dei porti e le conferenze organizzative portuali, che appaiono piuttosto macchinosi, complicati e pletorici quanto alla loro composizione; di prevedere termini più brevi per il pieno funzionamento degli organismi suddetti, e quindi per l'approntamento del piano portuale; di non attribuire ai presidenti degli organismi suddetti il doppio voto ».

Comunico inoltre che la V Commissione bilancio ha deliberato di esprimere parere favorevole al provvedimento in discussione.

Come i colleghi sanno, tale provvedimento è il frutto di un notevole lavoro di elaborazione svoltosi in sede di Comitato ristretto. Poiché esso giunge in discussione con notevole ritardo, si è raggiunto un accordo secondo il quale il suo esame proseguirà ad esaurimento, fino ad eventuale approvazione, a meno che non si renda necessario interrompere i lavori per la valutazione di eventuali emendamenti.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero fare presente, in relazione all'ordine dei lavori della Commissione, che nel pomeriggio di oggi sarò disponibile solo a partire dalle ore 17 poiché alle 16,30 sarà necessaria la mia presenza in Assemblea per rispondere a tre interrogazioni.

Desidero inoltre preannunciare che da parte del Governo sono stati presentati alcuni emendamenti.

BAGHINO. Devo fare presente, richiamandomi all'articolo 40 del Regolamento, l'opportunità di sospendere la seduta odierna perché, in base all'articolo 68 del Regolamento, dovrebbe essere stato già distribuito lo stampato del provvedimento, che invece al momento non esiste. Inoltre, non esistono i riferimenti agli articoli delle proposte di legge originarie, le quali restano assegnate alla Commissione in sede referente.

Devo ricordare poi che la nostra Commissione ha espresso parere favorevole al disegno di legge finanziaria condizionandolo al fatto che l'erogazione dello stanziamento per i porti sia legata alla costituzione del Comitato nazionale dei porti. Non sappiamo ancora, però, se tale condizione sia stata accolta dalla Commissione bilancio; e poiché tale condizione è collegata al provvedimento oggi in discussione, corriamo il rischio di approvare un prov-

vedimento scollegato con la legge finanziaria.

Infine, è opportuno acquisire, prima di proseguire nella discussione, i pareri delle Commissioni (soprattutto quello della Commissione lavoro) interessate alle implicazioni del provvedimento.

Non bisogna poi dimenticare che in sede di Comitato ristretto si è proceduto, senza grande entusiasmo devo dire, allo stralcio degli articoli relativi alla programmazione portuale da un altro importantissimo problema: quello delle gestioni portuali. Ritengo che quest'ultimo problema debba essere considerato anche sotto il profilo della partecipazione dei lavoratori alla gestione dei porti come ulteriore elemento di collaborazione di tutti i settori interessati all'andamento della vita dei nostri porti.

Questi sono motivi, a mio modesto avviso, che giustificherebbero la sospensiva, ma, poiché non intendo intralciare i lavori, ritengo che si possa arrivare a misure garantistiche, in modo che non solo la relazione che farà l'onorevole Marocco possa essere meditata, ma si possano anche conoscere gli sviluppi per quanto riguarda l'atteggiamento della V Commissione bilancio circa le condizioni poste dalla nostra Commissione nel parere sulla legge finanziaria. Inoltre, sarebbe utile conoscere su questo tema il parere delle altre Commissioni che sono chiamate ad esprimersi.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha esposto i contenuti di una questione sospensiva del dibattito, senza per altro formalizzarla; qualora egli ritenesse di formalizzarla, la porrei in votazione. Se invece la questione è solo all'attenzione dei colleghi, dal momento che investe questioni di carattere regolamentare darò io stesso una risposta. In primo luogo vorrei precisare che l'Assemblea ha assegnato ieri il provvedimento in sede legislativa; di conseguenza, anche se l'articolo 68 del Regolamento impone la stampa e la distribuzione di un progetto di legge nel più breve termine possibile, non vi sono stati margini materiali per avere oggi il provvedimento stampato. Inoltre, nel deferimento alla sede legislativa si fa preciso riferimento agli articoli stralciati.

Per quanto riguarda i pareri, trovandoci in sede legislativa, dal punto di vista regolamentare siamo obbligati a tener conto di quelli della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio che sono pervenuti; le altre Commissioni consultate, dal canto loro, hanno fatto scadere i termini prescritti senza esprimere parere.

Quanto alla legge finanziaria, noi discutiamo un provvedimento di riforma dell'ordinamento portuale e di programmazione, che può essere finanziato o no, ma questo è un argomento irrilevante dal punto di vista regolamentare ai fini della discussione del provvedimento stesso.

Non sono quindi nella condizione di sospendere la seduta. Se l'onorevole Baghino, tuttavia, pone la questione sospensiva in modo formale, non ho difficoltà a porla in votazione.

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, questo è affidato alla volontà della Commissione. Nella seduta di oggi ascolteremo la relazione e apriremo la discussione sulle linee generali. Poiché il Governo ha preannunciato alcuni emendamenti, sospenderemo la seduta per consentirne la valutazione, poi andremo avanti ulteriormente.

BAGHINO. Non intendo formalizzare, signor Presidente, la questione sospensiva, anche se la richiesta di trasferimento alla sede legislativa fa riferimento ad un testo che deriva dallo stralcio di alcuni articoli delle tre proposte di legge originarie, il cui titolo è: « Norme in materia di programmazione portuale »; si riferisce, cioè, ad un testo che non esiste sotto forma di stampato, come sotto la stessa forma non esistono i testi delle proposte di legge sulle quali è stato operato lo stralcio.

Comunque lascio al Presidente ed alla Commissione l'opportunità di valutare questa istanza che, anche se non forma-

lizzata, contiene elementi validi per essere tenuta presente nell'andamento dei lavori.

PRESIDENTE. La ringrazio.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Come relatore ho avuto modo di fare presente la genesi del provvedimento che è al nostro esame in diverse circostanze. Ci siamo rifatti ad un impegno che risale alla precedente legislatura e che successivamente si è riproposto in questa attraverso la presentazione di diverse proposte di legge. In questa circostanza, che mi auguro possa essere la fase conclusiva dell'avvio della riforma portuale, vorrei sottolineare che, nell'esecuzione dell'incarico a suo tempo affidatogli dalla Commissione di predisporre un testo unificato sulla base delle diverse proposte parlamentari in tema di riforma portuale, il Comitato ristretto si è scontrato innanzitutto con un problema di fondo: quello di cercare di rispondere ad una serie di esigenze e di urgenze diffusamente sentite e di dovere, al tempo stesso, delineare un quadro innovativo coerente in una materia estremamente articolata, anche per la straordinaria ricchezza delle sue implicazioni tecniche. Da un lato si trattava di perseguire il massimo dell'efficacia, dall'altro di ottenere il massimo dell'organicità. Si trattava di due obiettivi in linea di principio non certo contrastanti, ma di fatto improbabili ad ottenersi simultaneamente in un settore tanto complesso.

Non bisogna infatti dimenticare che, se è vero che la situazione e l'attività dei nostri scali marittimi suscitano critiche sempre più forti e motivate, ad unanime giudizio i più gravi inconvenienti dipendono dalla carenza, finora, di una vera e propria politica portuale. Si può dire che dall'Unità ad oggi vi sono stati via via vari interventi parziali, ma nessuno di essi si è inserito in una visione « strategica » della portualità nazionale.

Ciò naturalmente non è dovuto al caso, ma a ragioni obiettive, fra le quali si possono ricordare: l'alto numero dei porti italiani; l'eredità degli Stati pre-risorgimentali, che di per sé ha notevolmente ostacolato decise scelte di sviluppo; la conformazione geografica della penisola, dalla quale discende la ristrettezza degli spazi che frena in quasi tutti i nostri porti la crescita fisica resa necessaria dai traffici moderni; la molteplicità dei poteri in materia, che provoca frequenti disfunzioni e ritardi.

Tutto ciò va tenuto presente. Non ricordo questo per giustificare il ritardo con cui si è arrivati a prendere consapevolezza della problematica dei porti come « fatto globale » da parte della classe dirigente politica, come pure da parte delle componenti economiche e sociali. Desidero solo rendere conto della difficoltà di trattare concretamente tale problematica in una maniera adeguata alla sua dimensione ed ai suoi riflessi in un paese come il nostro, che via mare – ossia attraverso i porti – riceve circa il 90 per cento delle sue importazioni e spedisce quasi il 70 per cento delle sue esportazioni. Difficoltà accresciuta, poi, per il Comitato ristretto, tenuto a procedere su di una base operativa non del tutto libera perché condizionata dalle diverse proposte in esame e dal mandato di conciliarle per riscuotere il più largo consenso possibile fra i gruppi parlamentari.

L'aver verificato tale difficoltà nel corso di un lavoro che si ha coscienza di poter definire rigoroso, condotto per 18 mesi (in un periodo che ha conosciuto durissime prove politiche generali) sulla scorta di attente consultazioni con tutti i soggetti capaci di fornire un valido contributo di conoscenza e di esperienza, ha convinto il Comitato ristretto che convenga procedere con metodo sistematico ma anche realistico: e quindi porre a base della riforma portuale un principio di gradualità, essendo provata l'impossibilità di arrivare nel tempo breve a soluzioni insieme sodisfacenti e totali.

Non sorprenda, quindi, se il Comitato ristretto si presenta alla Commissione chiedendo che si operi uno stralcio rispet-

(...)

denti periferici del Comitato, chiamati a collaborare alla redazione del piano nazionale dei porti ed in genere a tutte le scelte di rilievo per la politica portuale nazionale.

L'articolo 8 attribuisce alla composizione delle conferenze una larga rappresentatività delle componenti portuali e delle istanze territoriali e sociali locali, così da dare ai pareri ed alle indicazioni da esse forniti il massimo della attinenza alle situazioni ed alle prospettive di base. L'articolo 9 disciplina la loro convocazione ed il loro funzionamento.

L'articolo 10 illustra le funzioni e la consistenza del piano nazionale dei porti. Esso appare lo strumento capitale della politica programmata nel settore perché ha, innanzitutto, l'incombenza di determinare il ruolo e l'importanza dei porti, e quindi di indicare le priorità degli interventi, la ripartizione dei finanziamenti e, per ciascun porto, l'ammontare della spesa da porre a carico dei vari soggetti pubblici.

L'articolo 11 sottolinea il ruolo delle regioni nella definizione della politica portuale programmatica, prevedendo che quelle marittime elaborino un proprio piano regionale dei porti in conformità al piano nazionale e come sua articolazione.

L'articolo 12 stabilisce che il piano nazionale dei porti venga approvato dal Parlamento con apposita legge, che dispone anche le relative approvazioni di spesa. La proposta spetta al ministro della marina mercantile di concerto con i titolari degli altri dicasteri interessati, sentito il CIPE, in base alle indicazioni del Comitato nazionale dei porti.

L'articolo 13 impegna il ministro della marina mercantile ad insediare il Comitato entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge in oggetto. L'articolo 14 fissa il termine del decreto di approvazione del regolamento del Comitato. L'articolo 15 fissa il termine del decreto determinante la competenza territoriale, la sede delle conferenze organizzative portuali e la data della loro prima convocazione. Vale la pena di osservare che, in virtù della collegianza così stabilita, si ha la seguente concatenazione temporale: entro un trimestre dall'entrata in vigore della legge, deve avvenire l'insediamento del Comitato; entro un trimestre da questo fatto, deve aversi il decreto che definisce circoscrizione e sede delle conferenze; queste debbono essere insediate entro un trimestre dopo tale decreto; entro un anno dall'entrata in vigore della legge, poi, deve aversi il decreto di approvazione del regolamento del Comitato.

L'articolo 16, infine, fissa in 500 milioni di lire lo stanziamento di copertura delle spese di organizzazione e di funzionamento del Comitato e delle conferenze.

Risultano chiare, mi sembra, la coessenzialità delle varie parti dello stralcio e la complessiva rispondenza di esso alle finalità indicate. La concretezza delle sue determinazioni è nella conferma dell'intento realistico che ha ispirato il lavoro del Comitato ristretto; ritengo inoltre che rappresenti una traccia importante per il lavoro che resta da compiere lungo la strada di una riforma che, attraverso le innovazioni proposte, abbia il pregio di coinvolgere direttamente i protagonisti delle attività alle quali si applica.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua esauriente relazione. Colgo l'occasione per ringraziarlo, inoltre, del lungo lavoro che ha compiuto come relatore anche nell'ambito del Comitato ristretto.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

TAMBURINI. Desidero anch'io esprimere all'onorevole Marocco il senso di gratitudine del gruppo comunista per il lavoro di direzione che egli ha svolto nel Comitato ristretto e per la sua pregevole relazione.

BAGHINO. Ed anche per l'ottenimento dello stralcio della questione!

TAMBURINI. Sì, perché anche su questo il gruppo comunista esprime un giudizio complessivamente positivo. In primo luogo perché è il frutto di un lavoro collegiale della Commissione, di un'iniziativa cioè che ha avuto come premessa una vo-

(...)

me sembra che con il testo in discussione e con i lavori svolti in Commissione, si sia riusciti a coniugare il concetto di emergenza, che sta alla base della maggioranza che sostiene il Governo, con l'esigenza di risolvere al più presto i problemi che assillano il paese.

Ci si chiede a questo punto come il Governo viva tale emergenza e come intenda risolvere, appunto, il rapporto tra la necessità di intervenire con urgenza e la scelta programmatica che è alla base del provvedimento in discussione.

A me sembra che la nostra Commissione abbia già dato una prima risposta a tali interrogativi con il parere unanime espresso in merito alla legge finanziaria, nel senso che il momento particolare che stiamo attraversando deve essere vissuto non in modo schizofrenico, ma con interventi anche immediati del Governo sulle opere urgenti, le quali, però, abbiano un riferimento che ci garantisca dal pericolo di ulteriori interventi « a pioggia », che ricordava poc'anzi il collega Tombesi. In particolare abbiamo detto che tutti gli interventi devono essere fatti nel pieno rispetto degli articoli 6 e 8 della legge n. 366. Ciò è necessario al fine di non avere da un lato la programmazione e dall'altro una politica di interventi che possano contraddire quella stessa volontà programmatoria. Il Governo ha la responsabilità di attuare le leggi, a noi compete la responsabilità di controllare se l'indirizzo dato alle leggi è conforme e leale nei confronti della maggioranza.

Accanto a tutte queste considerazioni, vi sono alcune dichiarazioni alla stampa di uomini politici responsabili, che hanno parlato di un «piano ponte» per un onere complessivo di 400 miliardi di lire per opere portuali già iniziate ma non ancora ultimate.

Ora, di questo intervento si è parlato in varie parti d'Italia e sulla stampa, senza mai assumere, su questo punto, una posizione di chiarimento o anche di contestazione di certe voci che venivano portate avanti, nel paese, da parte dei responsabili del Governo: e tutto questo ci preoccupa.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Abbiamo assunto quell'atteggiamento per serietà, perché si trattava solo di indiscrezioni.

GUERRINI. Infatti ho parlato di voci sulla stampa e di dichiarazioni di uomini politici « responsabili » che hanno parlato, che hanno assunto iniziative anche importanti in alcune città d'Italia, senza che mai fossero fatte delle precisazioni da parte del Governo.

Ora, il sottosegretario afferma che si trattava di voci, di indiscrezioni che il Governo – non ritenendole serie – non ha creduto di dover smentire; però, onorevole sottosegretario, quelle voci riguardavano uomini responsabili del Governo e quindi erano qualcosa di più di semplici indiscrezioni.

Anche il concetto delle opere iniziate e non ultimate, se è compreso in quel riferimento che io ho ricordato precedentemente, ha un senso; se invece rappresenta un momento di continuità con gli intreventi « a pioggia », da tutti criticati, con le particolari esigenze più o meno politiche, di questo o di quell'uomo politico, il discorso cambia. Quando si elabora una seria politica di programmazione, stabilire che le opere iniziate debbano essere tutte ultimate mi pare che, al limite, significhi proprio andare contro il concetto stesso di programmazione: infatti, se vi sono delle opere iniziate e non ultimate che non procedono nella direzione voluta da noi, ai fini di una politica di programmazione portuale che non sia a detrimento di una presenza italiana qualificata in questo settore, debbono essere interrotte.

BAGHINO. E il danno che deriverebbe da questa interruzione? Le opere iniziate si fermerebbero in attesa della decisione del Comitato: sarebbe un guaio enorme!

GUERRINI. Per le opere iniziate che abbiano una loro validità, opera la legge n. 366.

PRESIDENTE. La questione in realtà è stata già risolta dalla nostra Commis-

sione con il parere che è stato approvato all'unanimità sulla legge finanziaria.

GUERRINI. Volevo dire che il problema è quello di stabilire se stiamo andando verso un cambiamento, oppure se continuiamo ad operare come per il passato. Tutto ciò apre anguste prospettive di Governo e varchi ad un modo clientelare di fare politica.

Vorrei ora riferire una mia esperienza non per difendere gli interessi particolari della mia città, ma per illustrare il modo in cui si è operato in questo periodo. Tempo fa venni convocato dal Comitato del porto di Ancona: ebbene, quella riunione fu aperta con espressioni di ringraziamento nei confronti del ministro degli esteri e del senatore Trifogli, e non per questioni attinenti alla stipula di trattati internazionali, ma perché la somma di 6 miliardi e 200 milioni (su uno stanziamento di 400 miliardi) assegnata alla città di Ancona nell'ambito del piano-ponte sul quale starebbe lavorando il Ministero della marina mecantile, d'intesa con il dicastero dei lavori pubblici, era stata portata a 9 miliardi e 200 milioni. Ecco in quale modo ci si può esprimere: « Saputo che era stata assegnata la somma di 6 miliardi e 200 milioni, si è consultato subito l'ufficio delle opere marittime per conoscere se tale somma era sufficiente a completare le opere previste dall'originario piano di attuazione previsto dalla legge speciale per Ancona. Conosciuto che tale somma non era sufficiente e che occorrevano altri 4 miliardi e 800 milioni » – è il senatore Trifogli che parla – « ho messo sotto pressione la Presidenza del Consiglio, il ministro della marina mercantile, il ministro dei lavori pubblici e si è avuto quindi modo di ottenere altri tre miliardi ».

In quella sede, dopo aver illustrato i lavori della Commissione e chiarito a che punto fosse l'intesa fra le forze politiche impegnate nella discussione sulla programmazione portuale, e quali fossero i nostri intendimenti e l'indirizzo programmatico del Governo, mi sono sentito assalire da un discorso « localistico » che non risolveva il legittimo interesse della città e del porto Dorico nel quadro delle necessità nazionali, ma nella logica del Santo protettore e non invece del sacrosanto riconoscimento della secolare funzione del porto di Ancona e dei suoi diritti.

Ora, onorevole sottosegretario, a mè pare che questo non sia un modo corretto di governare e di fare politica; non è questo un modo di operare che si richiami alla situazione di emergenza e all'impegno comune che dobbiamo affrontare per risolvere i problemi del paese: quello, cioè, di dare serietà all'azione del Governo. Su tale questione, io vorrei che nella replica l'onorevole sottosegretario mi desse una risposta precisa. Non è giusto, infatti, che venga portata avanti una tesi secondo la quale il Governo avrebbe stabilito una ripartizione dei fondi talé da disconoscere i diritti della città di Ancona che, poi, sarebbero stati riconosciuti per l'intervento del ministro degli esteri e del senatore Trifogli: ma il Governo su quale base avrebbe formulato quell'ipotesi di stanziamento ? E su quali basi, in seguito, avrebbe accettato di modificarlo e, per giunta, in rapporto alle ricordate pressioni ?

BAGHINO. Evidentemente il Governo ha elaborato un progetto, dal momento che ha inserito nel bilancio e nella legge finanziaria un fondo di 250 miliardi a favore del settore.

GUERRINI. Voglio dire che si è determinata una situazione in base alla quale il Governo opera in seguito ad interventi di questo o di quel personaggio politico, e non in base ad un concetto per cui la programmazione abbia un senso e non soltanto un suono. A me pare, inoltre, che quando vi sono queste voci, sia necessario che il Governo le prenda in considerazione con serietà ed esprima la sua opinione al riguardo, perché altrimenti quelle stesse voci a certi livelli assumono valore di verità.

(...)

cio. Bisogna procedere speditamente tenendo anche conto dell'esistenza, all'interno degli enti portuali, di squilibri, disavanzi, sprechi che dipendono anche dalla farraginosità delle norme, dall'inadeguatezza delle strutture rispetto all'esigenza del traffico moderno e di una gestione del sistema portuale che sia retta da una logica programmatoria. Sono in vigore poi degli statuti che per alcuni aspetti fanno degli enti di gestione dei « carrozzoni » nei quali ogni anno vanno perdute decine e decine di miliardi: basterebbe esaminare i disavanzi di alcuni di essi per rendersi conto di quanto tale fenomeno incida sulle casse dello Stato.

Quindi, il provvedimento in esame è positivo, così come è positivo il risultato ottenuto attraverso l'impegno di un ampio schieramento che ha dato la misura degli obiettivi che si possono raggiungere quando si lavora non per contrapposizioni di parte ma avvalendosi del collegamento che si ha con il paese.

Sarà quindi bene proseguire questo sforzo per pervenire, entro breve tempo, al completamento della normativa.

BAGHINO. Penso che siamo andati al di là delle intenzioni di alcuni colleghi intervenuti nel dibattito: non sono d'accordo sul fatto che il sottosegretario non debba partecipare alle riunioni del Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Nessuno ha sollevato problemi circa la presenza o meno del sottosegretario alle sedute del Comitato ristretto: la questione era di carattere politico.

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

MAROCCO, *Relatore*. Desidero innanzitutto rivolgere un ringraziamento ed un apprezzamento a tutti i colleghi che sono intervenuti nel dibattito. Replicando alla discussione sulle linee generali, ritengo doveroso ringraziare anche i colleghi del Comitato ristretto: e la mia espressione di gratitudine è pari all'impegno in termini di presenza ed al contributo in termini di lavoro che ciascuno di loro ha dedicato all'elaborazione del testo in esame. Rivolgo un grazie anche ai colleghi che fondamentalmente hanno espresso un parere positivo nei confronti del provvedimento ed anche a chi, come l'onorevole Baghino, ha manifestato dei rilievi critici anche se, in verità, in seno al Comitato ristretto da parte del collega non sono arrivati molti contributi: mi pare che la risposta a questa mia osservazione egli l'abbia già fornita nel corso del suo intervento, quando ha affermato che ha sempre evitato di osteggiare i lavori del Comitato. Accetto questa sua giustificazione ed apprezzo il fatto...

BAGHINO. Essendo contrario allo stralcio...

MAROCCO, *Relatore*. ...che gli si sia limitato ad intervenire questa mattina in sede di discussione sulle linee generali ed a non ostacolare quindi l'*iter* della normativa in esame.

In ordine ai rilievi critici mossi dal collega, mi pare inoltre di dover rilevare che il Comitato nazionale dovrà necessariamente sviluppare un indirizzo di politica portuale se vorrà concretizzare sul piano dei traffici marittimi quella che è la volontà insita nel lavoro che abbiamo svolto. Credo che ciò emerga proprio dal contenuto dell'articolo 2 del testo, lettera *b*), in base al quale il Comitato dovrà redigere « una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale e sull'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati ». Quindi, in pratica, questo organismo sarà chiamato anche ad assolvere quella funzione: mi limito a questo rilievo che mi pare sufficiente per dissipare le preoccupazioni del collega Baghino.

Dai diversi interventi è scaturito poi in sostanza l'unanime riconoscimento dell'urgente necessità di rinnovare istituti, procedure e strumenti, al fine di realizzare nel settore una politica organica tesa

a rendere i nostri scali sempre più efficienti e quindi capaci di affrontare competitivamente i compiti connessi all'evoluzione quantitativa e qualitativa dei traffici su scala mondiale. Molti colleghi hanno anche posto in evidenza che vi è una spinta nel paese verso un profondo rinnovamento della nostra portualità in relazione a fattori sia interni sia internazionali. Tra questi ultimi basterà ricordare la tendenza a spostare il baricentro geoeconomico della CEE, con la prossima adesione della Spagna e della Grecia, verso il Mediterraneo e, di conseguenza, il rilancio del ruolo dei nostri scali marittimi per lo sviluppo dei traffici dal centro-Europa al nord-Africa, al Medio ed Estremo Oriente, ossia verso i paesi del Terzo mondo produttori di materie prime e importatori di prodotti necessari alla loro crescita economica e sociale.

Tutto ciò comporta un adeguato ripensamento delle strategie da seguire per impostare una politica per i porti in termini non solo di capacità materiale di movimenti ma anche di specializzazione operativa.

Ritengo che si possa considerare, con l'istituzione del Comitato nazionale porti e con le conferenze organizzative portuali, di avere individuato strumenti validi e idonei, sia pure parzialmente, a dare una risposta positiva a questa indilazionabile esigenza. Abbiamo inoltre individuato gli organi e le sedi naturali nelle quali dovranno affrontarsi anche altri aspetti della riforma non ancora trattati. Ritengo infatti che anche in quegli organismi potranno essere esaminati tutti gli aspetti della portualità, quindi potranno venire dei validi contributi al lavoro che il Comitato ristretto dovrà svolgere nel prosieguo di tempo. Pare a me che sia stato bene risolvere a tutti i livelli questi problemi, prima e al di fuori della costituzione di questi organismi che con il provvedimento in esame prevediamo. Nessuno possiede la formula perfetta per problemi tanto vasti e delicati. Procedere per approssimazioni successive e per tratti parziali sembra una linea preferibile a quella delle tesi apodittiche e onnicomprensive. La possibilità di apportare modifiche e aggiustamenti, secondo le esperienze, equivale a predisporre responsabilmente una valvola di sicurezza che eviti di compiere passi irreversibili. Possiamo quindi affermare con sodisfazione che il provvedimento che abbiamo faticosamente elaborato rappresenta sì solo l'inizio della riforma, ma costituisce anche la premessa necessaria per adattare la nostra portualità ai nuovi compiti che è chiamata a svolgere e per consentire ad ogni scalo il dispiegamento delle proprie capacità di sviluppo in rapporto alla propria vocazione storica ed alla propria dimensione territoriale.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, propongo di sospendere la seduta fino alle ore 17.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 13,10, è ripresa alle 17,40.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ritengo doveroso esprimere un giudizio di apprezzamento per il modo in cui si è svolto il lavoro della Commissione e desidero ringraziare i membri del Comitato ristretto per il loro impegno; specificamente, do atto all'onorevole Marocco del suo contributo altamente qualificato sia come relatore sia come coordinatore dei lavori del Comitato stesso.

Il Governo ringrazia quanti sono oggi intervenuti nel corso della discussione generale e si impegna a garantire che anche le riflessioni critiche saranno valutate ed approfondite e, se meritevoli di accoglimento, recepite.

Mi sia però consentito dire che non è giusto quanto è stato addebitato al Governo circa il suo disimpegno durante il corso dei lavori della Commissione e l'assenza dalle sedute del Comitato ristretto, quasi ad adombrare una volontà frenante.

Ricordo che, durante le prime sedute, fu unanimemente valutata l'opportunità

(...)

te dello Stato; di sostituire l'ultimo comma con i seguenti: « Le previsioni del piano in ordine all'acquisizione delle aree e all'esecuzione delle opere equivalgono a dichiarazione di pubblica utilità.

I progetti di costruzione, completamento, ampliamento e potenziamento delle opere e attrezzature portuali marittime non possono essere finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno in mancanza di specifica previsione del piano nazionale dei porti o di apposita delibera del Comitato nazionale dei porti che costituisce variante del piano stesso, una volta che sia approvata nelle forme previste dal successivo articolo 12 ». Con queste disposizioni si riporta il testo normativo ad una maggiore aderenza ai princìpi giuridici e si riconducono gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno nell'ambito del piano nazionale dei porti.

Proponiamo poi di sostituire l'articolo 12 con il seguente: « Il piano nazionale dei porti è adottato dal Comitato nazionale dei porti ed è approvato con decreto del ministro della marina mercantile, previa valutazione del CIPE di conformità con gli indirizzi della programmazione e con il contenuto del piano generale dei trasporti.

Il piano ha durata decennale. Alla revisione ed integrazione del piano si provvede con la stessa procedura di cui al precedente comma.

Sulla base delle previsioni del piano, i Ministeri del tesoro e del bilancio e programmazione economica provvedono all'impostazione del bilancio e predispongono i disegni di legge di spesa ». Si potrebbe anche precisare, al primo comma, che il piano nazionale dei porti è comunicato ai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati. Il Governo propone questo emendamento perché in sede di I Commissione affari costituzionali è stata rilevata la complessità del procedimento di approvazione del piano così come indicato dal Comitato ristretto.

Occorre anche distinguere tra il piano che sostanzialmente deve rimanere un atto amministrativo ed il finanziamento del piano stesso che (come tutti sappiamo) non può che avvenire per legge. Occorre altresì snellire le procedure per assicurare un pronto adeguamento del piano alle esigenze che mutano.

L'emendamento all'articolo 13 garantisce la tempestiva costituzione dell'organo e l'avvio dei suoi lavori, mentre l'emendamento all'articolo 14 tende a riconoscere l'autoregolamentazione del comitato dei porti su approvazione ministeriale.

Infine, l'ultimo emendamento è stato presentato perché si è ritenuto opportuno fissare i compensi in relazione alle necessità effettive dei componenti il comitato.

GUERRINI. Vorrei conoscere la ripartizione dei 200 miliardi di lire di cui ha parlato il sottosegretario.

PRESIDENTE. Onorevole Guerrini, questa non è la sede adatta per affrontare questo tema: la prego, dunque, di riproporlo nella sede più opportuna.

BAGHINO. Chiedo la parola sull'ordine dei lavori. Vorrei sapere se la I Commissione affari costituzionali ha fornito i pareri richiesti e necessari per coordinare il nostro lavoro. Nel caso non siano ancora giunti, penso che sarebbe opportuno sospendere la seduta, perché si rischierebbe di approvare qualcosa di completamente diverso dal contenuto del parere.

Propongo inoltre di illustrare questa sera tutti gli emendamenti presentati e di rinviarne a domani la discussione e la votazione in modo da avere maggior tempo a disposizione per studiarli attentamente.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, formalizza la sua proposta ?

BAGHINO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 41, primo comma del Regolamento, ricordo che sul richiamo per l'ordine dei lavori possono parlare solo un oratore contro

e uno a favore e per non più di quindici minuti ciascuno.

PANI. Sono contrario alla proposta del collega Baghino. Penso infatti che si debba continuare la discussione fino a giungere, se possibile, all'approvazione del provvedimento. Questa mia proposta è ancora più valida se si considera che gli emendamenti del Governo non intaccano sostanzialmente la struttura del testo predisposto dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio presentata dall'onorevole Baghino.

(*È respinta*).

Prima di passare all'esame degli articoli e dei relativi emendamenti, desidero comunicare alla Commissione che a mio giudizio alcuni degli emendamenti comportano un rinvio alle competenti Commissioni per il previsto parere. Essi sono: l'emendamento Ceravolo all'articolo 1 che propone di aggiungere il seguente comma: « La direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici passa a far parte del Ministero della marina mercantile »; e l'emendamento Marocco che introduce il seguente articolo 15-*bis*: « Entro il termine di un anno dalla data di approvazione del piano nazionale dei porti, si dovrà provvedere alla revisione dei vigenti piani regolatori dei porti per adeguarli alle previsioni di sviluppo previste dal piano suddetto ».

MAROCCO, *Relatore*. Avevo già presentato i miei due emendamenti nel corso della sede referente, con la previsione che venissero inviati alla I Commissione affari costituzionali ed alla V Commissione bilancio per il prescritto parere.

Vorrei quindi rilevare che li ho consegnati da un tempo sufficientemente lungo perché tali pareri potessero essere acquisiti.

Successivamente, tuttavia, il Comitato ristretto ha licenziato un testo, quello oggi in esame, che la Commissione ha sottoposto alle competenti Commissioni per acquisirne il parere.

PRESIDENTE. Poiché la I Commissione affari costituzionali non ha espresso il parere su questo emendamento, ritengo che ad essa occorra trasmetterlo.

Con l'emendamento del Governo all'articolo 7 si collegano le conferenze alle direzioni marittime; mi sorge il dubbio, pertanto, che si modifichi un meccanismo istituzionale e che quindi la I Commissione affari costituzionali debba esprimere il proprio parere.

PANI. Il Governo si è dichiarato disponibile per un'altra formulazione dell'emendamento.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho preannunciato un subemendamento.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'emendamento del Governo all'articolo 10, mentre nel testo originario si fa menzione delle procedure, la modifica proposta parla di beni da espropriare.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'emendamento si rifà ai princìpi generali del diritto.

PRESIDENTE. Non credo vi siano dubbi, tuttavia, sul fatto che gli emendamenti del Governo all'articolo 12 richiedono il parere delle Commissioni affari costituzionali e bilancio. Le modifiche proposte, infatti, sono essenziali: non è più il Parlamento che approva il piano e quindi vi è uno spostamento dei termini istituzionali.

È chiaro che non mi riferisco a questioni di merito ma a quei mutamenti formali che chiamano in causa la competenza di altre Commissioni per i prescritti pareri.

Passiamo all'esame degli articoli, nell'intesa che in presenza di emendamenti richiedenti il parere delle Commissioni I e V, la Commissione valuterà gli articoli ai quali gli emendamenti si riferiscono soltanto in linea di massima.

(...)

evidenti ragioni che ho sottolineato precedentemente.

Tuttavia, faccio presente che intendo riferire il mio emendamento presentato all'articolo 1, all'articolo 13.

PRESIDENTE. Dunque, l'onorevole Ceravolo si riserva di presentare il suo emendamento in sede di esame dell'articolo 13.

BAGHINO. Poiché il Presidente ha prospettato la necessità di attendere la pronuncia della I Commissione affari costituzionali sull'emendamento dell'onorevole Ceravolo e su altri emendamenti, ritengo opportuno che, prima di procedere oltre, si debba attendere tale pronuncia.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, dobbiamo procedere a norma di regolamento! L'onorevole Ceravolo, ripeto, ha preannunciato che presenterà il suo emendamento all'articolo 1, in sede di esame dell'articolo 13.

BAGHINO. Signor presidente, non possiamo passare all'esame degli articoli successivi, in quanto potrei, nel caso che il presentatore lo ritiri, fare mio l'emendamento Ceravolo all'articolo 1.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lo emendamento Ceravolo non è stato ritirato, ma soltanto riferito ad un altro articolo.

All'articolo 1 è stato presentato un emendamento anche da parte del Governo.

BAGHINO. Signor presidente, faccio mio l'emendamento Ceravolo all'articolo 1!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lo emendamento Ceravolo si riferisce all'articolo 13. Ora stiamo esaminando l'articolo 1!

BAGHINO. Signor presidente, ripeto che intendo far mio l'emendamento Ceravolo all'articolo 1. Tale articolo, infatti, prevede una nuova impostazione della politica marittima sui porti.

Perciò si deve tener presente la classificazione dei porti in base alla legge vigente altrimenti rischiamo di alterarla. Ci dobbiamo porre il problema della costituzionalità o meno; ora come ora, secondo me l'emendamento è anticostituzionale.

Posso comunque aggiungere che proprio l'articolo 1 dimostra la volontà concreta della Commissione di procedere, convogliando verso il ministero unico tutto ciò che attiene al Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei non può far suo un emendamento di un collega, se questo non è stato ritirato.

PANI. Desidererei avere un chiarimento: vorrei capire bene se l'invio degli emendamenti per il parere, in questo caso alla I Commissione, deve avvenire necessariamente prima che essi siano votati, oppure se può avvenire dopo la loro approvazione da parte nostra.

PRESIDENTE. Qualora, nel corso della presentazione degli emendamenti, sorgano questioni di questo genere, è chiaro che la Commissione non può approvarli, perché, essendo il parere della I Commissione vincolante, compirebbe una violazione. D'altra parte però, siccome non si può sapere se la Commissione intenda realmente approvare questi emendamenti, oppure no, di solito li si approva in linea di massima, e poi li si invia alla Commissione competente per il parere.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei proporre l'illustrazione di tutti gli emendamenti, e poi il rinvio a domani della discussione sull'articolato e l'approvazione, perché sono stati presentati emendamenti nuovi che prospettano la necessità di un approfondimento. In caso contrario, non sarei in grado di esprimere il parere motivato del Governo.

PRESIDENTE. Ritengo che se non arriveremo a conoscere l'orientamento della Commissione questa sera, ci troveremo in

difficoltà, e che pertanto sia conveniente proseguire nell'esame dell'articolato.

Il Governo ha presentato all'articolo 1 il seguente emendamento:

Al secondo comma, sopprimere gli aggettivi nazionale e regionale *riferiti alla programmazione economica.*

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

(*Istituzione ed attribuzioni del Comitato nazionale dei porti*).

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato nazionale dei porti. Esso ha i seguenti compiti:

a) elabora il piano nazionale dei porti anche sulla base delle proposte di programmazione portuale regionale avanzate dalle regioni marittime;

b) esamina periodicamente lo stato di attuazione del piano nazionale nonché dei piani esecutivi dei porti, formulando osservazioni e proposte, e redige una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale e sull'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati;

c) esamina e dà pareri sui progetti di sviluppo, miglioramento e coordinamento dei collegamenti del sistema dei trasporti marittimi con gli altri sistemi di trasporto;

d) dà parere obbligatorio per l'approvazione dei piani regolatori portuali sotto il profilo della loro rispondenza alle direttive del piano nazionale dei porti;

e) svolge analisi relative alle gestioni portuali ed indica i criteri intesi ad accrescere l'economicità e l'efficienza delle gestioni stesse;

f) dà parere obbligatorio sulle proposte relative alla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di Enti autonomi di gestione portuale e di Aziende dei mezzi meccanici, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale, nell'ambito delle direttive del piano nazionale dei porti;

g) dà parere su tutti gli altri temi portuali per i quali, obbligatoriamente o facoltativamente, sia interpellato dal Ministro per la marina mercantile;

h) studia ogni altra questione rilevante per la politica portuale, al fine di aumentare il grado di produttività e di competitività dei porti.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al comma primo le parole: « nei limiti del dettato costituzionale ».

BAGHINO. In questo modo intendo vincolare il Comitato nazionale dei porti a considerare in egual misura tutti i porti di qualsiasi entità, di qualsiasi specializzazione e di qualsiasi funzione. Se noi specifichiamo « nei limiti del dettato costituzionale », questo vincolo diminuisce o comunque viene ribadito che si attua nell'ambito della Costituzione. Senza questa precisazione noi diamo al Comitato nazionale dei porti il vincolo categorico di accettare il piano regionale, con un mandato alle regioni che non è previsto da nessuna normativa.

MAROCCO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Rinnovo la mia richiesta di un aggiornamento dei nostri lavori. Tutti gli emendamenti devono essere valutati nel complesso del provvedimento, mentre francamente non ho avuto il tempo di esaminare approfonditamente molti di essi.

PRESIDENTE. Senatore Rosa, la Commissione ha deciso di seguire una certa procedura: di procedere cioè nell'esame degli articoli e degli emendamenti ed eventualmente fermarsi al primo ostacolo e rinviare la discussione. Se ella, di fronte all'emendamento dell'onorevole Baghino, si trova in difficoltà ad esprimere la sua opinione e preferisce farlo domani, io pongo la questione alla Commissione.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Un testo va considerato nella sua complessità. Pertanto, un emendamento preso a sé stante ritengo non possa essere giudicato al momento con un consenso o un dissenso.

Io le avevo chiesto la cortesia, signor presidente, di rappresentare alla Commissione l'opportunità di illustrare tutti gli emendamenti questa sera per dar tempo al Governo di valutarli puntualmente.

PRESIDENTE. Sono contrario a questa procedura. Procediamo invece articolo per articolo. Possiamo anche interrompere qui, ma non complichiamo la procedura.

Vorrei inoltre rilevare che gli emendamenti, salvo alcuni di poco rilievo presentati all'ultimo momento, sono tutti noti e sono stati già valutati; se vi era qualche osservazione, poteva essere fatta stamattina. Io ho profondo rispetto del Governo e se il Governo mi dice che, anche su un solo emendamento, ha bisogno di riflettere, io pongo la questione alla Commissione.

Sull'emendamento presentato dall'onorevole Baghino, ha bisogno di una pausa di riflessione ?

PANI. Signor presidente, considero le argomentazioni improvvise e nuove portate dal Governo speciose e tendenti a rinviare la discussione per trovare cavilli e ostacoli alla discussione !

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Queste affermazioni sono del tutto gratuite !

PANI. Poco fa, valutando gli emendamenti presentati dal Governo, mi sono permesso di dire che mi sembrava che essi si inserissero in una linea di perfezionamento del testo predisposto dal Comitato ristretto. Con l'orientamento di accogliere sostanzialmente tali emendamenti, pensavo fosse possibile arrivare ad una conclusione. Sembra ora al Governo impossibile portare avanti questo provvedimento e concluderlo semplicemente perché un emendamento dell'onorevole Baghino dice « nei limiti del dettato costituzionale » ! Tutto questo mi sembra francamente abbastanza cavilloso. Cerchiamo altri argomenti !

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ritengo che quanto asserito dall'onorevole Pani sia completamente fuori da ogni logica e razionalità. La mia proposta tendeva solo a rendere organica una discussione su un testo definito anche per quanto riguarda gli emendamenti. Avevo quindi pregato la Commissione di avere tempo per considerare gli emendamenti presentati all'ultimo momento. Se invece mi si chiede un'opinione sugli altri, sono già nelle condizioni di dare il mio parere cosciente e ragionato, e il contributo doveroso del Governo a questo lavoro. Respingo pertanto tutte le argomentazioni dell'onorevole Pani che ritengo completamente infondate e non intenzionali alla mia coscienza e al mio sforzo di partecipare al lavoro della Commissione. Io non voglio che partecipare e continuare a dare il mio contributo, ma in termini più approfonditi anche da un punto di vista conoscitivo dei nuovi emendamenti. Rinnovo quindi il mio invito alla Commissione.

PANI. Non vi sono nuovi emendamenti che modificano la sostanza del testo. Se ve ne fossero alcuni che incidono in questo modo, siamo disposti a ritirarli.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Io avevo proposto l'illustrazione di tutti gli emendamenti...

PRESIDENTE. Non abbiamo nessuna fretta, anzi vogliamo procedere molto lentamente, ma fare un buon lavoro.

Abbiamo approvato l'articolo 1, con una modifica. Abbiamo ora di fronte, all'articolo 2, un emendamento presentato dall'onorevole Baghino. Io non mi pronuncio su di esso. Può darsi che sconvolga il testo del provvedimento e richieda una meditazione ulteriore da parte del Governo, e in tal caso pongo il problema alla Commissione.

PANI. Una brevissima dichiarazione di voto sull'emendamento Baghino. Voteremo contro in quanto riteniamo che sia del tutto pleonastico e non incida minimamente sul testo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si dichiara contrario all'emendamento Baghino.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino, contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

BAGHINO. Chiedo che venga iscritta a verbale la mia impostazione relativa all'articolo 1. Avanzerò riserva sul non avere votato l'emendamento che avevo fatto mio.

PRESIDENTE. A mio giudizio, ella, onorevole Baghino, ha solo preannunciato di voler fare suo l'emendamento Ceravolo, che peraltro non è stato ritirato ma semplicemente riferito ad altro articolo.

BAGHINO. Non è vero, l'ho fatto immediatamente mio.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, non disturbi il lavoro della Commissione. Le ripeto che non essendo stato ritirato l'emendamento Ceravolo, ella avrebbe dovuto formalizzare un emendamento pur dai contenuti identici a quello del collega Ceravolo, ma alla Presidenza non è mai giunto il suo emendamento.

BAGHINO. Chiedo la parola per fatto personale.

PRESIDENTE. Non le do la parola perché non vedo in cosa consista il fatto personale.

BAGHINO. Ella, signor Presidente, ha affermato il contrario di quanto ho detto io e in pratica mi ha dato del bugiardo. Non è un fatto personale questo?

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la prego di essere più corretto.

BAGHINO. La correttezza deve essere reciproca.

PRESIDENTE. Non mi costringa a toglierle la parola. Ella ha fatto una dichiarazione a verbale sulla quale io dissento; mi consenta, dunque, di dare la mia versione dei fatti.

BAGHINO. Posso chiedere la parola?

PRESIDENTE. Su che cosa?

BAGHINO. Sulla sua precisazione.

PRESIDENTE. Non può.

BAGHINO. Voglio che a verbale siano poste le mie parole.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, le ricordo che ella ha gli strumenti regolamentari per questo tipo di precisazione. Potrà infatti avanzare le sue contestazioni in sede di approvazione del processo verbale.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere all'articolo 2 alla lettera e), *dopo le parole*: gestioni stesse, *le altre*: con particolare riferimento alle tariffe dei servizi portuali.

Gli onorevoli Pani, Guerrini e Ceravolo hanno presentato il seguente subemendamento:

Sostituire all'emendamento del Governo le parole: con particolare riferimento, *con l'altra*: anche.

MAROCCO, *Relatore*. Il mio parere è favorevole all'emendamento del Governo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ripeto ancora una volta che non sono nelle condizioni di esprimere un giudizio sugli emendamenti e sui subemendamenti presentati questa sera.

PANI. Sembra incredibile che il Governo non riesca ad esprimere un giudizio su un emendamento di questo genere.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, non posso permettere che si facciano illazioni di questo genere nei confronti di un rappresentante del Governo. Chiedo, pertanto, di rinviare la seduta.

PANI. Ho chiesto di conoscere il parere del Governo sul mio subemendamento perché, qualora fosse contrario, sono disposto a ritirarlo.

Se il sottosegretario Rosa si è offeso per alcune mie espressioni, sono spiacente. Non era assolutamente mia intenzione usare termini offensivi.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Forse non riesco a farmi comprendere. Sono favorevole al subemendamento Pani ed altri, né è mia intenzione giungere ad un rinvio della discussione per frenare *l'iter* del provvedimento. Intendo solo ribadire l'esigenza di approfondimento che ha il Governo per poter fornire risposte meditate e, quindi, un contributo positivo.

In proposito desidero ringraziare il presidente per essersi fatto interprete più volte della mia volontà di rinviare a domani mattina la discussione.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che la richiesta di rinvio sia legittima perché è intervenuto un fatto nuovo; sono cioè stati presentati nel corso della seduta pomeridiana alcuni nuovi emendamenti e quindi è sorta l'esigenza di maggiore approfondimento degli stessi.

PANI. Sono contrario alla richiesta di rinvio perché, allo stato attuale, non mi pare vi siano ostacoli al proseguimento della discussione. Qualora insorgessero questioni tali da comportare per il Governo l'esigenza di una più attenta riflessione, in quel momento potremo considerare l'ipotesi di rinvio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del Governo di rinviare la discussione.

(*È respinta*).

GATTO. Ci troviamo di fronte ad un caso politico che nessun uomo politico può trascurare.

Ebbene, pur avendo votato contro la proposta di rinvio, desidero ora invitare l'onorevole Pani a mutare il suo atteggiamento, acconsentendo a proseguire l'esame del provvedimento domani mattina.

Il chiarimento politico deve avvenire sulla reale volontà della maggioranza di giungere all'approvazione del provvedimento ed in proposito il Governo ha detto di non essere discorde, pur avendo sollevato una questione che, allo stato, può sembrare pretestuosa. Se decidiamo di continuare domani l'esame del provvedimento potremo verificare se tale giudizio sia sbagliato.

Essendo questa la situazione, sono convinto che, al di là della votazione avvenuta, si debba valutare il dato politico e dare modo a tutti noi di riflettere sulla natura della questione che abbiamo dinanzi.

PRESIDENTE. La Commissione ha il massimo potere decisionale, ma vorrei chiedere all'onorevole Gatto di avanzare la sua proposta nei termini regolamentari ed al momento opportuno.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Credo che si debba dare atto al Governo di aver sempre agito in modo da aiutare la Commissione a proseguire nei suoi lavori; giudico falsa, pertanto, l'interpretazione che è stata data della volontà del Governo come tentativo di ritardare l'esame del provvedimento.

Per testimoniare la reale volontà del Governo, dichiaro di essere favorevole al subemendamento Pani; al tempo stesso, tuttavia, ribadisco che il Governo vuole andare avanti, ma con la necessaria chiarezza e l'indispensabile conoscenza della materia che stiamo esaminando.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Pani all'emendamento del Governo all'articolo 2.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 che, a seguito delle modifiche testè apportate, risulta così modificato.

ART. 2.

(*Istituzioni ed attribuzioni del Comitato nazionale dei porti*).

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato nazionale dei porti. Esso ha i seguenti compiti:

a) elabora il piano nazionale dei porti anche sulla base delle proposte di programmazione portuale regionale avanzate dalle regioni marittime;

b) esamina periodicamente lo stato di attuazione del piano nazionale nonché dei piani esecutivi dei porti, formulando osservazioni e proposte, e redige una relazione annuale sullo stato dell'economia portuale e sull'attuazione degli indirizzi di politica portuale già programmati;

c) esamina e dà pareri sui progetti di sviluppo, miglioramento e coordinamento dei collegamenti del sistema dei trasporti marittimi con gli altri sistemi di trasporto;

d) dà parere obbligatorio per l'approvazione dei piani regolatori portuali sotto il profilo della loro rispondenza alle direttive del piano nazionale dei porti;

e) svolge analisi relative alle gestioni portuali ed indica i criteri intesi ad accrescere l'economicità e l'efficienza delle gestioni stesse, con riferimento anche alle tariffe dei servizi portuali;

f) dà parere obbligatorio sulle proposte relative alla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di enti autonomi di gestione portuale e di aziende dei mezzi meccanici, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale, nell'ambito delle direttive del piano nazionale dei porti;

g) dà parere su tutti gli altri temi portuali per i quali, obbligatoriamente o facoltativamente, sia interpellato dal Ministro per la marina mercantile;

h) studia ogni altra questione rilevante per la politica portuale, al fine di aumentare il grado di produttività e di competitività dei porti.

(*È approvato*).

GATTO. In considerazione dell'ora tarda, propongo che i lavori della Commissione siano aggiornati a domani mattina.

PANI. Anch'io sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Gatto.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato a domani mattina alle ore 10,30.

La seduta termina alle 20,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

48.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **GATTO**

INDICE

PAG.

Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

CALDORO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-*ter*);

MAROCCO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-*ter*);

CERAVOLO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-*ter*) . . 463

PRESIDENTE 463, 465, 466, 468, 469, 470, 471, 472, 474, 475

AMARANTE 472

BAGHINO 466, 469, 470, 471

CALDORO 469, 470

CERAVOLO 465, 467, 468, 469, 474

MAROCCO, *Relatore* . . 465, 466, 467, 469, 471, 474

LUCCHESI 468

PANI 465, 471

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 465, 466, 467, 469, 470, 471, 473

TOMBESI 474

La seduta comincia alle 10,30.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione congiunta delle proposte di legge: Caldoro ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-ter); Marocco ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-ter) e Ceravolo ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-ter).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri: « Norme in ma-

teria di programmazione portuale »; Marocco ed altri: « Norme in materia di programmazione portuale » e Ceravolo ed altri: « Norme in materia di programmazione portuale ».

Ricordo che nella seduta di ieri sono stati approvati i primi due articoli del testo unificato.

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

« ART. 3.

(Composizione del Comitato nazionale dei porti).

Il Comitato nazionale dei porti è presieduto dal Ministro della marina mercantile, che può all'uopo delegare un Sottosegretario, ed è composto:

1) dai titolari delle seguenti direzioni generali del Ministero della marina mercantile o da un loro sostituto: demanio marittimo e porti; lavoro marittimo e portuale; navigazione e traffico marittimo; naviglio; pesca marittima;

2) dall'ispettore generale delle capitanerie di porto o da un suo sostituto;

3) da tre rappresentanti, aventi qualifica non inferiore a quella di dirigente superiore, designati rispettivamente dal Ministero del bilancio e programmazione economica, dal Ministero dei trasporti, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno;

4) dal titolare della direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici o da un suo sostituto;

5) da sei rappresentanti delle Regioni designati dalla Commissione consultiva interregionale istituita dall'articolo 9 della legge 27 febbraio 1967, n. 48;

6) da sei rappresentanti dei lavoratori di cui tre designati uno da ciascuna delle tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale e tre dalle Federazioni nazionali dei lavoratori dei trasporti;

7) da sei rappresentanti degli utenti portuali, designati da ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali: agenti marittimi; armatori; flotta di preminente interesse nazionale; commercianti; industriali; spedizionieri;

8) dai presidenti delle Conferenze organizzative portuali di cui al successivo articolo 7;

9) da un rappresentante dell'Assoporti.

I componenti del Comitato sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile, durano in carica cinque anni e, alla scadenza, possono essere riconfermati. I componenti eventualmente nominati nel corso del quinquennio per sopperire alle vacanze che si siano formate nelle varie categorie, rimangono in carica fino al compimento del quinquennio.

Gli uffici di segreteria del Comitato sono costituiti da un segretario e da tre vice segretari, scelti dal Ministro della marina mercantile fra il personale direttivo dell'amministrazione centrale o periferica ».

Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il n. 1 con il seguente: « 1) dai titolari delle direzioni generali del Ministero della marina mercantile o da un loro sostituto »;

Al n. 3 aggiungere: « il rappresentante del Ministero del tesoro »;

Sostituire il n. 4 con il seguente: « 4) dai titolari delle direzioni delle Opere marittime e del coordinamento territoriale del Ministero dei lavori pubblici o da un loro sostituto »;

Pongo in votazione il primo emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Passiamo al secondo emendamento del Governo.

CERAVOLO. Dichiaro di essere contrario all'approvazione di tutti gli emendamenti proposti dal Governo, in quanto sono contrari agli indirizzi espressi nel parere della I Commissione affari costituzionali ed ai criteri che abbiamo adottato in sede di Comitato ristretto. Infatti l'accoglimento di tali emendamenti creerebbe uno squilibrio all'interno di questo organismo tra rappresentanti ministeriali e rappresentanti eletti.

MAROCCO, *Relatore*. Sono d'accordo sugli emendamenti proposti in quanto nella prima stesura del testo avevamo inserito anche un rappresentante del Ministero del tesoro. Quando si tratterà di stabilire le previsioni di spesa per il piano nazionale dei porti, un funzionario del Ministero del tesoro potrebbe opportunamente esprimere la sua opinione. Per una esigenza di alleggerimento della composizione del Comitato nazionale dei porti è stata abolita tale rappresentanza ministeriale. Ora, di fronte alla richiesta ufficiale avanzata dal Ministero del tesoro (secondo quanto ha detto il rappresentante del Governo), ritengo sia utile ripristinare questa presenza, che in definitiva può agevolare il lavoro del comitato, con riferimenti precisi all'individuazione dei finanziamenti necessari per l'operatività del piano nazionale dei porti.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Pur rendendomi conto delle osservazioni fatte dalla I Commissione affari costituzionali, vorrei rilevare che la migliore funzionalità dell'organismo è data per la presenza di un solo rappresentante, che abbraccia i settori degli affari generali e del personale. Tra l'altro in questa direzione vi sono strumenti tecnici come gli elaboratori elettronici e vi è anche una sezione che tratta specificamente del bilancio. Sicché ritengo che per motivi organici e di migliore funzionalità il direttore degli affari generali possa portare un ottimo contributo al migliore andamento dei lavori. Per questo insistiamo sugli emendamenti, per quanto riguarda sia il Ministero del tesoro sia il Ministero dei lavori pubblici, la cui presenza arricchirebbe maggiormente la qualità del lavoro che si andrà a svolgere.

PANI. Desidero ricordare che il parere della I Commissione affari costituzionali non solo dà un'indicazione contraria a qualsiasi aumento del numero dei componenti del Comitato nazionale dei porti, ma addirittura suggerisce uno snellimento di questo organismo considerato pletorico. Aggiungo che ho partecipato alla fase conclusiva della definizione di tale parere e posso dire che praticamente quel rilievo racchiude la sostanza di tutte le osservazioni che la I Commissione ha mosso al complesso del disegno di legge.

Se noi approvassimo questo emendamento, disattendendo o addirittura ponendoci in contrasto con i suggerimenti che ci sono pervenuti – e che per ragioni di opportunità e chiarezza sono stati espressi in quella forma – assumeremmo un atteggiamento non rispettoso nei confronti del parere della I Commissione affari costituzionali, che in materia ha certamente una competenza più ampia della nostra e il cui parere ha natura vincolante.

Mi rendo conto delle ragioni esposte dall'onorevole sottosegretario, ma non mi sembra che esse possano essere accolte: pertanto, il gruppo comunista voterà contro l'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo al n. 3), sul quale il relatore ha espresso parere favorevole.

(*È respinto*).

Passiamo al successivo emendamento del Governo al n. 4).

MAROCCO, *Relatore*. Sono contrario.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il punto 6) con il seguente: « da sei rappresentanti dei lavoratori designati dalle federazioni dei lavoratori marittimi a carattere nazionale ».

BAGHINO. È ormai un dato di fatto che nel nostro paese non esistono più solo tre organizzazioni sindacali: ve ne sono altre (la CISNAL, gli autonomi) che riescono, ogni qualvolta lo decidano, a bloccare determinati servizi. Di conseguenza, se i rappresentanti di tali organismi non saranno chiamati a far parte del Comitato nazionale dei porti, si determinerà una situazione di conflittualità permanente. Dobbiamo quindi dare respiro a tutte le organizzazioni esistenti: non possiamo prendere in considerazione solo le tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale, tralasciando le altre ! Queste, sentendosi escluse, a maggior ragione metteranno in atto scioperi, agitazioni, comportamenti contrari alle decisioni che il Governo andrà a prendere. Per tutte queste ragioni, quindi, mi sembrerebbe opportuno che la Commissione considerasse positivamente questo emendamento.

MAROCCO, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento Baghino.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche il Governo esprime parere contrario su questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino al punto 6), sul quale hanno espresso parere contrario il relatore ed il Governo.

(*È respinto*).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma dell'articolo 3, sopprimere le parole: «centrale o periferica».

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ricordo solo brevemente che l'Amministrazione della marina mercantile, in periferia, non dispone di personale direttivo: per questa ragione si rende necessario emendare il comma nel senso indicato.

MAROCCO, *Relatore*. Sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento presentato dal Governo all'ultimo comma dell'articolo *3*, sul quale relatore e Governo hanno espresso parere favorevole.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

« ART. 3.

(*Composizione del Comitato nazionale dei porti*).

Il Comitato nazionale dei porti è presieduto dal Ministro per la marina mercantile, che può all'uopo delegare un Sottosegretario, ed è composto:

1) dai titolari delle direzioni generali del Ministero della marina mercantile o da un loro sostituto;

2) dall'ispettore generale della capitaneria di porto o da un suo sostituto;

3) da tre rappresentanti, aventi qualifica non inferiore a quella di dirigente

superiore, designati rispettivamente dal Ministero del bilancio e programmazione economica, dal Ministero dei trasporti, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri – Ufficio del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno;

4) dal titolare della direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici o da un suo sostituto;

5) da sei rappresentanti delle Regioni designati dalla Commissione consultiva interregionale istituita dall'articolo 9 della legge 27 febbraio 1967, n. 48;

6) da sei rappresentanti dei lavoratori di cui tre designati uno da ciascuna delle tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale e tre dalle Federazioni nazionali dei lavoratori dei trasporti;

7) da sei rappresentanti degli utenti portuali, designati da ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali: agenti marittimi; armatori; flotta p.i.n.; commercianti; industriali; spedizionieri;

8) dai presidenti delle Conferenze organizzative portuali di cui al successivo articolo 7;

9) da un rappresentante dell'Assoporti.

I componenti del Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, durano in carica cinque anni e, alla scadenza, possono essere riconfermati. I componenti eventualmente nominati nel corso del quinquennio per sopperire alle vacanze che si siano formate nelle varie categorie, rimangono in carica fino al compimento del quinquennio.

Gli uffici di segreteria del Comitato sono costituiti da un segretario e da tre vice segretari, scelti dal Ministro per la marina mercantile fra il personale direttivo dell'Amministrazione ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

(*Partecipazione consultiva al Comitato da parte dei presidenti degli Enti di gestione portuale*).

Alle riunioni del Comitato nazionale dei porti partecipano, a titolo consultivo, i presidenti degli Enti autonomi portuali.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, in fine, le parole: « e delle Aziende dei mezzi meccanici ».

MAROCCO, *Relatore*. Sono favorevole a questo emendamento.

CERAVOLO. Siamo contrari a questo emendamento presentato dal Governo perché abbiamo già avuto modo di far rilevare che le Aziende dei mezzi meccanici non sono equivalenti agli enti portuali; infatti, mentre questi ultimi hanno compiti e responsabilità che investono il porto nel suo insieme, le prime operano in un settore specifico, svolgendo quindi compiti particolari. Non vi è pertanto alcuna corrispondenza di responsabilità tra gli uni e le altre: per cui, se le Aziende dei mezzi meccanici entrassero a far parte del Comitato nazionale dei porti, la norma in esame dovrebbe essere estesa a molte altre aziende. Riteniamo perciò che il testo di questo articolo possa rimanere immutato fino a quando non avremo disciplinato la forma della gestione portuale.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non posso condividere le ragioni addotte dall'onorevole Ceravolo a sostegno della posizione del gruppo comunista.

Mi sembrerebbe grave, sia da un punto di vista giuridico che politico, non accogliere questo emendamento, che rappresenta il riconoscimento del grande contributo, anche di esperienza, che le Aziende dei mezzi meccanici possono e devono

portare alla portualità nazionale, nei cui confronti rivestono un'importanza qualche volta superiore a quella di enti portuali di vecchia istituzione, dando una spinta veramente determinante all'economia del paese. Invito quindi la Commissione a vagliare attentamente queste considerazioni.

LUCCHESI. Credo che l'emendamento del Governo debba essere considerato positivamente, in quanto le Aziende dei mezzi meccanici sono presenti sul territorio nazionale in numero abbastanza ridotto e rappresentano di fatto un elemento di coordinamento tra gli enti portuali che operano nei porti. Mi pare quindi opportuna una loro partecipazione, che oltre tutto si esplica a titolo particolare.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo all'articolo 4, favorevole relatore e Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo di cui è stata data lettura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

(*Gruppo di lavoro permanente*).

Alle riunioni del Comitato nazionale dei porti partecipano a titolo consultivo: *a*) un esperto per ciascuno dei seguenti settori: economia dei trasporti; economia dello sviluppo industriale; opere marittime; problemi finanziari; urbanistica e assetto del territorio; *b*) esperti in altri settori che risultino di particolare interesse per l'attività del Comitato, fino ad un massimo di cinque.

Gli esperti di cui al comma precedente sono nominati dal Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato nazionale dei porti nella sua prima riunione, e durano in carica cinque anni. Essi costituiscono un gruppo di lavoro permanente del Comitato che ha il compito di svolgere le analisi, le istruttorie e le verifiche necessarie all'espletamento delle funzioni di cui all'articolo 2.

Tale gruppo elegge nel proprio interno un coordinatore ed imposta la propria attività secondo un programma riferito allo ordine dei lavori del Comitato. Ove occorra, per ricerche e documentazioni di carattere specifico, esso può avvalersi dell'opera di istituti ed enti tecnico-scientifici iscritti in apposito albo da istituire con decreto del Ministro per la marina mercantile.

Il gruppo di lavoro viene convocato dal coordinatore quando necessario, e comunque almeno una volta al mese.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Gli esperti di cui al comma precedente sono nominati dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato nazionale dei porti nella sua prima riunione, e durano in carica cinque anni. Essi, insieme ai membri del Comitato di cui all'articolo 3, nn. 1 e 4, costituiscono un gruppo di lavoro permanente del Comitato stesso, avente il compito di svolgere le analisi, le istruttorie e le verifiche necessarie all'espletamento delle funzioni previste dall'articolo 2 ».

CERAVOLO. Non mi sembra giusto che alcune persone abbiano il privilegio di essere membri del Comitato nazionale dei porti e nello stesso tempo membri della Commissione di esperti.

Il gruppo comunista intende pertanto presentare un subemendamento tendente a far sì che la commissione di esperti sia composta da un massimo di cinque persone, di cui due siano esperti scelti dal Ministero della marina mercantile.

(...)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

MAROCCO, *Relatore*. Ho presentato lo emendamento perché, a fronte di quello del Governo, vi era il rischio di dare un'indicazione nominativa delle conferenze organizzative secondo le città in cui insisteva la giurisdizione marittima principale; e ciò avrebbe potuto suscitare reazioni da parte di alcune rappresentanze delle rispettive città dove insiste la circoscrizione marittima. Usando invece la denominazione di conferenze organizzative portuali dell'Alto Adriatico o del Basso e Medio Tirreno, e così via, di fatto limitiamo gli ambiti della circoscrizione così come sono previsti attualmente, ma in pratica evitiamo che possano esserci delle reazioni: ad esempio, se la circoscrizione fosse individuata a Livorno, quelli di Genova potrebbero avere delle reazioni e viceversa, come sarebbe potuto accadere con il testo proposto dal Governo. L'emendamento consente di definire meglio anche l'individuazione delle zone e, prevedendo l'individuazione delle conferenze organizzative portuali sulla base delle direzioni marittime, dà una risposta positiva anche alla preoccupazione di cui si è fatto carico l'onorevole Casalino nel suo emendamento.

TOMBESI. Desidero rilevare che in certi momenti abbiamo portato avanti questo lavoro anche scavalcando le posizioni di schieramento e cercando di dare il nostro contributo di esperienza e di buon senso. Intervenendo su questo emendamento, seguo proprio questo criterio. Non mi preoccuperei tanto delle reazioni dei singoli porti, anche se questo è un discorso che bisogna tener presente, quanto di predisporre una legge che sia efficiente e funzionale. Ora, l'emendamento del relatore, che fa seguito a quello del Governo, tende a definire gli ambiti delle conferenze organizzative portuali. Mi sembra che ciò non sia necessario, perché l'articolo 15 prevede che il Governo possa definire gli ambiti. Si tratta di una disposizione molto delicata: è vero che nel testo del Comitato ristretto gli ambiti vengono prefigurati abbastanza bene, ma, alla luce di un'accurata analisi, penso che si possa giungere a delle definizioni che non corrispondano necessariamente alle attuali giurisdizioni delle direzioni marittime. Vi porto un esempio: quando la Comunità ha compiuto uno studio sui porti di interesse comunitario, non ha abbinato Venezia e Trieste ma li ha esaminati separatamente. Pertanto, ritengo che si debba mantenere il testo del Comitato ristretto.

CERAVOLO. Anch'io sono del parere che si debba mantenere il testo del Comitato ristretto. Poiché accetto in pieno le osservazioni fatte dall'onorevole Caldoro dirette ad evitare le lungaggini, ritengo che potremmo ritirare tutti gli emendamenti e votare il testo formulato dal Comitato ristretto.

In ordine a questo emendamento, vorrei rilevare in primo luogo che quello da noi presentato, il cui primo firmatario è l'onorevole Casalino, non richiede alcun parere ed in secondo luogo che il testo originario è preferibile all'emendamento Marocco perché non è detto che la circoscrizione dell'amministrazione di Stato corrisponda ai criteri della programmazione, per cui è possibile che queste conferenze si debbano interessare di questioni che non sono attualmente nelle competenze delle capitanerie di porto.

L'emendamento Casalino aveva un altro significato, quello di unificare tutte le regioni meridionali con l'esclusione della Campania. Tuttavia, se l'onorevole Marocco ritirerà il suo emendamento, anche noi accettiamo di ritirare il nostro.

PRESIDENTE. Vorrei rilevare che mentre l'emendamento del Governo richiedeva certamente il parere della Commissione affari costituzionali, e che quindi è stato ritirato, l'emendamento dell'onorevole Marocco non comporta mutamenti sostanziali e quindi non è necessario alcun parere. Lo pongo, pertanto, in votazione.

(*È respinto*).

Poiché mi è giunta comunicazione da parte della Presidenza della Camera che la Commissione lavori pubblici ha sollevato conflitto di competenza, sul provvedimento oggetto della discussione, sospendo la seduta per mezz'ora al fine di prendere contatto con il Presidente della Camera e conoscere le sue decisioni.

La seduta, sospesa alle 11,45, è ripresa alle 12,20.

PRESIDENTE. Confermo che è stato sollevato conflitto di competenza da parte della Commissione lavori pubblici, la quale fa presente inoltre che non sarebbe trascorso il termine degli otto giorni previsto dal Regolamento ed entro il quale la stessa Commissione avrebbe dovuto esprimere il suo parere (che, comunque non è per noi vincolante).

Il seguito della discussione è quindi rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

49.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 DICEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):

CALDORO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-*ter*);

MAROCCO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-*ter*);

CERAVOLO ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-*ter*) . 477

PRESIDENTE 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494

AMARANTE 483

BAGHINO 478, 480, 482, 488, 489, 492

CASALINO 479, 480

CERAVOLO 480, 483, 487, 488, 490, 493

LA ROCCA 488

MAROCCO, *Relatore* 480, 482, 483, 486, 488, 489, 490, 491, 492

MARZOTTO CAOTORTA 490, 491, 493

PANI 478, 482, 485

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 480, 481, 482, 483, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493

TOMBESI 480, 489

Votazione segreta:

PRESIDENTE 494

La seduta comincia alle 11,30.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione abbinata delle proposte di legge Caldoro ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (687-ter); Marocco ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1026-ter); Ceravolo ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (1121-ter).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato elaborato dal Comitato ristretto, delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Caldoro ed altri: « Norme in materia di programmazione portuale », Marocco ed altri: « Norme in materia di pro-

grammazione portuale » e Ceravolo ed altri: « Norme in materia di programmazione portuale ».

Ricordo che nella seduta del 30 novembre avevamo sospeso i nostri lavori in attesa che ci pervenissero i pareri da parte della I Commissione affari costituzionali e della IX Commissione lavori pubblici che aveva sollevato, in merito al provvedimento in esame, un conflitto di competenza, conflitto che è stato risolto dal Presidente della Camera nel senso di confermare l'originaria assegnazione alla Commissione trasporti.

In data 6 dicembre 1978, la IX Commissione lavori pubblici ha espresso il seguente parere: « Parere favorevole con le seguenti osservazioni: pur non entrando nel merito del disegno istituzionale, che appare alquanto macchinoso e scarsamente funzionale, si richiama l'attenzione della Commissione di merito sui seguenti punti:

a) appaiono prive di coordinamento, sotto il profilo procedurale, le disposizioni relative all'approvazione del piano, previste dal primo comma dell'articolo 10, dell'articolo 12 e dell'articolo 15. In particolare sarebbe opportuno attribuire al CIPE un ruolo più attivo nell'adozione del piano eliminando l'intervento del ministro della marina mercantile, che già partecipa all'elaborazione dello stesso in qualità di Presidente del Comitato;

b) appare necessario che il piano nazionale dei porti abbia preminente contenuto programmatorio, evitando particolari specificazioni gestionali ed esecutive, quali quelle previste dalle lettere *e*), *f*) e *g*) del secondo comma e del terzo comma dell'articolo 10. In questo senso sottolinea l'esigenza di precisare meglio il raccordo tra la lettera *b*) dell'articolo 10, il terzo comma dell'articolo 1 e l'articolo 11, in modo da adeguarsi ai principi di cui all'articolo 11 del decreto del Presidente della Republica n. 616 del 1977 e, al contempo, da assicurare il rispetto delle competenze statali e regionali fissate nella legislazione vigente ».

La I Commissione affari costituzionali, per parte sua, ha espresso in data 12 dicembre 1978 il seguente parere: « Parere favorevole agli emendamenti ed al subemendamento all'articolo 9 trasmessi dalla Commissione di merito in data 5 e 11 dicembre ultimo scorso, ad eccezione dell'articolo 12-*bis* d'iniziativa del deputato Ceravolo in quanto disciplina materia estranea a quella complessiva del provvedimento, e richiamando l'attenzione della Commissione di merito, in riferimento all'emendamento Baghino all'articolo 8, sull'opportunità di mantenere la formulazione del testo unificato in quanto più idoneo a sodisfare le esigenze di rappresentatività delle componenti associative nell'organo ivi disciplinato, nonché sull'opportunità di integrare gli emendamenti del Governo e dei deputati Pani ed altri all'articolo 12, verificandone al contempo la compatibilità con i princìpi e le disposizioni contenuti nella legge finanziaria ».

PANI. Desidero sottolineare che i lavori delle Commissioni procedono in modo a dir poco assurdo: per quanto mi riguarda, ad esempio, avevo da sollevare una questione relativa ad una interrogazione, ma quando sono arrivato ho trovato una inversione dell'ordine del giorno che non mi permetterà, dovendomi assentare più tardi per questioni personali, di discutere la faccenda che mi stava a cuore.

PRESIDENTE. Non posso far altro che consentire con lei, onorevole Pani, sul fatto che noi lavoriamo quasi sempre in condizioni precarie: l'ho detto più volte e in questa occasione non posso che limitarmi a ribadirlo. D'altronde, ella si renderà conto che l'inversione dell'ordine del giorno ha delle ragioni d'ordine politico, in quanto il disegno di legge sulla programmazione portuale ha indubbiamente prevalenza sulle interrogazioni.

BAGHINO. Anch'io desidero sollevare formalmente una questione. In questo momento sta parlando in Aula un rappresentante del mio gruppo ed io sono costretto a non poter assistere al suo intervento per partecipare ai lavori di questa Commissione.

È bene sottolineare, inoltre, che il regolamento prevede che la sede legislativa delle Commissioni non debba svolgersi in concomitanza con i lavori dell'Aula.

Tale problema ci si ripresenta praticamente ogni settimana: sarà bene, perciò, che in qualche modo lo risolviamo, se non vogliamo continuare a trovarci in condizioni di disagio come le attuali.

PRESIDENTE. Le do completamente ragione, onorevole Baghino. Ribadisco, inoltre, che è del tutto deprecabile il modo disordinato in cui la Camera lavora. Ricordo, in proposito, che l'espressione di tale protesta è stata da me recata reiteratamente al Presidente della Camera ed ai presidenti di gruppo.

Proprio stamattina ho trasmesso ad essi una lettera nella quale è contenuto l'elenco dei provvedimenti *in itinere* che sono attualmente bloccati, rilevando che difficilmente potremo continuare a lavorare in concomitanza con i lavori dell'Assemblea. Ho calcolato, inoltre, che il blocco dei lavori della Commissione comporta il congelamento di una cifra globale di investimenti – localizzati soprattutto nel sud – che si aggira intorno ai novemila miliardi di lire. Di fronte ad un fatto di tal genere, perciò, è bene che ognuno assuma le proprie responsabilità.

Detto questo, ringrazio l'onorevole Baghino per aver sollevato la questione in modo formale. Dalla prossima settimana mi auguro si possa operare in modo più programmato e spero che, a questo proposito, il Presidente della Camera ed i presidenti di gruppo assumano le responsabilità che sono loro proprie.

Proseguiamo nell'esame del provvedimento. Do lettura dell'articolo 7 del testo unificato:

ART. 7.

(*Istituzioni e compiti delle conferenze organizzative portuali*).

Sono istituite le conferenze organizzative portuali dell'Alto Tirreno, del Basso Tirreno, dello Ionio e del Basso Adriatico, dell'Alto Adriatico, della Sicilia, della Sardegna.

Le conferenze si riuniscono periodicamente per formulare raccomandazioni e proposte, collaborando con l'amministrazione della marina mercantile.

Il Ministro per la marina mercantile, di sua iniziativa o su proposta del Comitato nazionale dei porti, richiede alle conferenze organizzative portuali relativamente ai porti della rispettiva circoscrizione:

a) elementi per la redazione del piano nazionale dei porti anche attraverso la presentazione di proposte di programmazione portuale regionale;

b) osservazioni sull'andamento delle gestioni portuali;

c) parere obbligatorio sulla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di enti autonomi di gestione portuale o di aziende dei mezzi meccanici e magazzini, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale nell'ambito delle direttive del piano nazionale dei porti;

d) proposte per la classificazione e specializzazione dei porti;

e) parere su ogni altra questione che abbia rilievo per la politica portuale nazionale.

I pareri di cui al comma precedente devono essere espressi entro il termine di quarantacinque giorni dalla rispettiva richiesta; trascorso tale termine senza formulazione del parere, questo s'intende reso in senso favorevole.

L'onorevole Casalino ha presentato il seguente emendamento all'articolo 7: *Sostituire il primo comma con il seguente*: « Sono istituite le conferenze organizzative portuali dell'Alto Tirreno, del Basso Tirreno dello Ionio e del Basso Adriatico, dell'Alto Adriatico, della Sicilia, della Sardegna ».

CASALINO. La dizione del testo del Comitato ristretto prevede che nell'Italia meridionale si facciano due conferenze portuali. L'emendamento proposto tende

ad unificare queste ultime nel Mezzogiorno prevedendo un'unica conferenza portuale, in quanto sembra assurdo mantenere questa separazione.

MAROCCO, *Relatore*. Penso sia opportuno richiamarci alla discussione avvenuta sull'articolo 7 in esame. Ricordo che il Governo aveva ritirato un suo emendamento proprio per consentire al relatore di presentarne un altro, che poi è stato respinto. Rimane quindi in vita l'emendamento Casalino, sul quale sono d'accordo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono d'accordo, tuttavia vorrei pregare il presentatore dello emendamento di considerare anche l'opportunità di definire la sede dei compartimenti ai fini di una maggiore completezza.

CASALINO. Per ragioni di brevità ho omesso di fare precisazioni. Ritengo che la sede naturale, come centro più importante del Mezzogiorno, una volta che unifichiamo i due comprensori, sia Bari. Propongo quindi che si preveda che la sola sede sia questo capoluogo.

TOMBESI. Abbiamo raggiunto un accordo su questo testo; probabilmente non è il migliore, ma su di esso convergiamo tutti. Se ora pensiamo di approntare emendamenti, ciascuno dei quali ha una sua logica in quanto rispecchia un'ottica particolare che forse non è stata valutata sul piano generale, rischiamo di aprire un discorso che ci può trovare in contrapposizione. Sono contrario all'emendamento proposto, in quanto riguarda il tema delle conferenze organizzative portuali, sul quale qualcuno di noi nutre perplessità. È chiaro che si tratta di un discorso che può essere accolto nella misura in cui si combinerà con la programmazione.

PRESIDENTE. Vorrei far presente, onorevole Tombesi, che le sue considerazioni andrebbero rivolte più nei confronti del Governo, che ha proposto di indicare le sedi, che nei confronti dell'onorevole Casalino.

TOMBESI. Invito a cercare di ridurre gli emendamenti all'essenziale. Mi permetto di rivolgere tale invito al rappresentante del Governo ed ai colleghi, allo scopo di arrivare ad una spedita approvazione di questo testo, che rappresenta il risultato di un incontro di tutte le diverse posizioni.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente subemendamento: *Aggiungere alle fine dell'emendamento Casalino le seguenti parole*: « Il ministro della marina mercantile definisce la giurisdizione corrispondente e la sede delle conferenze ».

BAGHINO. Sull'emendamento Casalino sono d'accordo. Quanto al subemendamento del Governo, evidentemente esso deriva dalla discussione precedente. Quando ho votato a favore dell'emendamento Marocco, perché il Governo aveva ritirato il suo emendamento, ho inteso dare una indicazione della giurisdizione, ma lasciarne libera la scelta. Ho tenuto presente infatti la situazione di Trieste; nell'Alto Adriatico, a causa di regolamenti regionali, di situazioni portuali ed anche di situazioni di carattere internazionale (poiché Trieste è interessata dal Trattato di Osimo), non è possibile dividere organicamente le giurisdizioni, come è possibile fare invece nel Tirreno. Appunto in difesa di Trieste avevo votato a favore dell'emendamento del relatore che è stato respinto. Rimane aperto il problema. Se il Governo dichiara di voler salvaguardare con tale subemendamento la posizione particolare di Trieste, posso anche aderirvi.

CERAVOLO. Ritengo che il subemendamento proposto dal Governo sia superfluo, in quanto il successivo articolo 15 specifica la competenza territoriale e la sede delle conferenze organizzative portuali.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ritiro il subemendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Casalino, favorevoli relatore e Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 7 che, dopo la modifica testé apportata, risulta così formulato:

ART. 7.

(*Istituzione e compiti delle conferenze organizzative portuali*).

« Sono istituite le conferenze organizzative portuali dell'Alto Tirreno, del Basso Tirreno dello Ionio e del Basso Adriatico, dell'Alto Adriatico, della Sicilia, della Sardegna.

Le conferenze si riuniscono periodicamente per formulare raccomandazioni e proposte, collaborando con l'amministrazione della marina mercantile.

Il Ministro della marina mercantile, di sua iniziativa o su proposta del Comitato nazionale dei porti, richiede alle conferenze organizzative portuali relativamente ai porti della rispettiva circoscrizione:

a) elementi per la redazione del piano nazionale dei porti anche attraverso la presentazione di proposte di programmazione portuale regionale;

b) osservazioni sull'andamento delle gestioni portuali;

c) parere obbligatorio sulla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di enti autonomi di gestione portuale o di aziende dei mezzi meccanici e magazzini, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale nell'ambito delle direttive del piano nazionale dei porti;

d) proposte per la classificazione e specializzazione dei porti;

e) parere su ogni altra questione che abbia rilievo per la politica portuale nazionale.

I pareri di cui al comma precedente devono essere espressi entro il termine di quarantacinque giorni dalla rispettiva richiesta; trascorso tale termine senza formulazione del parere, questo s'intende reso in senso favorevole ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo del testo unificato predisposto dal Comitato ristretto:

ART. 8.

(*Composizione delle competenze organizzative portuali*).

Il presidente di ciascuna conferenza organizzativa portuale è nominato dal Ministro della marina mercantile su proposta delle Regioni interessate.

La conferenza è composta come segue:

1) dai direttori delle direzioni marittime comprese nel rispettivo ambito;

2) da cinque rappresentanti per ogni Regione nel cui territorio rientrano i porti medesimi, eletti dai rispettivi Consigli regionali in modo da assegnare tre rappresentanti alla maggioranza e due alla minoranza;

3) dai comandanti delle capitanerie di porto comprese nel rispettivo ambito;

4) dai direttori degli uffici del genio civile – opere marittime esistenti nell'ambito territoriale di competenza della conferenza organizzativa portuale;

5) dai capi delle circoscrizioni doganali comprendenti i porti di competenza della conferenza organizzativa portuale;

6) dai direttori dei compartimenti delle ferrovie dello Stato e dai direttori dei compartimenti dell'ANAS competenti per il territorio in cui ricadono i suddetti porti;

7) dai presidenti delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato delle province nel cui territorio rien-

trano i porti di cui sopra, o da un loro rapprsentante;

8) dal sindaco o da un suo delegato per ogni Comune capoluogo di provincia e per ogni Comune sede di un porto di interesse nazionale il cui territorio sia compreso nell'ambito di competenza della conferenza organizzativa portuale;

9) da sei rappresentanti dei lavoratori di cui tre designati uno da ciascuna delle tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale e tre dalle Federazioni nazionali dei lavoratori dei trasporti;

10) da sei rappresentanti degli utenti portuali designati uno da ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali: agenti marittimi; armatori; commercianti; industriali; spedizionieri; industria cantieristica a partecipazione statale;

11) dal presidente di ogni Ente autonomo di gestione portuale e di ogni Azienda dei mezzi meccanici e magazzini che operi in un porto di competenza della conferenza.

Alle conferenze organizzative portuali interessanti i territori di cui al primo comma dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, partecipa un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri – Ufficio del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

I componenti delle conferenze organizzative portuali sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, restano in carica per cinque anni e, dopo la scadenza, possono essere confermati. I componenti che siano nominati nel corso del quinquennio per sopperire ad eventuali vacanze formatesi nelle diverse categorie, rimarranno in carica fino al termine del quinquennio.

Ogni conferenza organizzativa portuale si avvale di un ufficio di segreteria costituito da un segretario, scelto, su proposta del rispettivo presidente, dal Ministro della marina mercantile fra il personale dell'Amministrazione oppure dal Corpo delle capitanerie di porto anche a disposizione.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente: « Il presidente di ciascuna conferenza organizzativa portuale è nominato dal Ministro della marina mercantile ».

PANI. Annuncio il voto contrario del gruppo comunista su questo emendamento, in quanto esso tende a sottrarre un potere di proposta che è riservato alle regioni in materia di presidenza delle conferenze organizzative. Siamo, perciò, per il mantenimento del testo.

MAROCCO, *Relatore*. Non sono d'accordo con il collega Pani.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Insisto su questo emendamento, in quanto le regioni hanno le loro rappresentanze e quindi tutto il potere d'esercizio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo sostitutivo del primo comma su cui il relatore si è dichiarato favorevole.

(*È respinto*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire il punto 9) con il seguente: 9) da sei rappresentanti dei lavoratori del mare delle federazioni di categoria in sede regionale.

BAGHINO. Non penso ci sia bisogno di illustrarlo, anche se debbo sottolineare che il parere in merito espresso dalla I Commissione affari costituzionali, poc'anzi letto dal presidente, mi pare sconfini ed influenzi una materia che è tipicamente propria della nostra Commissione, anche se si presenta sotto forma di consiglio e non di norma imperativa, dato il carattere vincolante di quel parere.

Insisto, comunque, sul mio emendamento, in quanto la situazione sindacale, che è notevolmente mutata, richiede che

finalmente si tengano presenti anche altre organizzazioni, oltre quelle confederali.

MAROCCO, *Relatore*. Esprimo parere contrario, in conformità a quanto stabilito dalla I Commissione affari costituzionali.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino sul quale il relatore ed il Governo hanno espresso parere contrario.

(*È respinto*).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, punto 10), sopprimere le parole: « a partecipazione statale ».

CERAVOLO. Il gruppo comunista è favorevole a questo emendamento.

MAROCCO, *Relatore*. Anche il relatore lo è.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo sul quale il relatore si è dichiarato favorevole.

(*È approvato*).

L'onorevole Amarante ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, sostituire le parole: « del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523 » *con le altre*: « del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218 ».

AMARANTE. Il mio emendamento ha un valore meramente formale, in quanto propone di fare riferimento all'ultimo testo in vigore sull'argomento.

MAROCCO, *Relatore*. Sono favorevole.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche il Governo lo è.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Amarante sul quale il relatore ed il Governo hanno espresso parere favorevole.

(*È approvato*).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il terzo comma inserire il seguente:

« In caso di assenza o impedimento del presidente, le relative funzioni sono esercitate dal direttore marittimo della sede presso la quale è istituita la conferenza ».

CERAVOLO. Il gruppo comunista è favorevole all'emendamento del Governo.

MAROCCO, *Relatore*. Anche il relatore è d'accordo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'ultimo comma con il seguente:

Ogni conferenza organizzativa portuale si avvale di un ufficio di segreteria costituito da un segretario titolare e da un segretario supplente, scelti dal ministro della marina mercantile fra il personale dell'amministrazione.

MAROCCO, *Relatore*. Il relatore è favorevole a questo emendamento.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista lo è.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 8 che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 8.

(*Composizione delle conferenze organizzative portuali*).

« Il presidente di ciascuna conferenza organizzativa portuale è nominato dal Ministro della marina mercantile su proposta delle regioni interessate.

La conferenza è composta come segue:

1) dai direttori delle direzioni marittime comprese nel rispettivo ambito;

2) da cinque rappresentanti per ogni regione nel cui territorio rientrano i porti medesimi, eletti dai rispettivi Consigli regionali in modo da assegnare tre rappresentanti alla maggioranza e due alla minoranza;

3) dai comandanti delle capitanerie di porto comprese nel rispettivo ambito;

4) dai direttori degli uffici del genio civile – opere marittime esistenti nell'ambito territoriale di competenza della conferenza organizzativa portuale;

5) dai capi delle circoscrizioni doganali comprendenti i porti di competenza della conferenza organizzativa portuale;

6) dai direttori dei compartimenti delle ferrovie dello Stato e dai direttori dei compartimenti dell'ANAS competenti per il territorio in cui ricadono i suddetti porti;

7) dai presidenti delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato delle province nel cui territorio rientrano i porti di cui sopra, o da un loro rappresentante;

8) dal sindaco o da un suo delegato per ogni comune capoluogo di provincia e per ogni comune sede di un porto di interesse nazionale il cui territorio sia compreso nell'ambito di competenza della conferenza organizzativa portuale;

9) da sei rappresentanti dei lavoratori di cui tre designati uno da ciascuna delle tre confederazioni dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale e tra le federazioni nazionali dei lavoratori dei trasporti;

10) da sei rappresentanti degli utenti portuali designati uno da ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali: agenti marittimi; armatori; commercianti; industriali; spedizionieri; industria cantieristica;

11) dal presidente di ogni ente autonomo di gestione portuale e di ogni azienda dei mezzi meccanici e magazzini che operi in un porto di competenza della conferenza.

Alle conferenze organizzative portuali interessanti i territori di cui al primo comma dell'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, partecipa un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri – Ufficio del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

In caso di assenza o impedimento del presidente, le relative funzioni sono esercitate dal Direttore marittimo della sede presso la quale è istituita la conferenza.

I componenti delle conferenze organizzative portuali sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile, restano in carica per cinque anni e, dopo la scadenza, possono essere confermati. I componenti che siano nominati nel corso del quinquennio per sopperire ad eventuali vacanze formatesi nelle diverse categorie, rimarranno in carica fino al termine del quinquennio.

Ogni conferenza organizzativa portuale si avvale di un ufficio di segreteria costituito da un segretario titolare e da un segretario supplente, scelti dal Ministro della marina mercantile fra il personale dell'Amministrazione ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo del testo unificato predisposto dal Comitato ristretto:

ART. 9.

(*Convocazione e funzionamento delle conferenze organizzative portuali*).

Ciascuna conferenza organizzativa portuale viene convocata dal suo presidente almeno due volte all'anno, ovvero in qualsiasi tempo su richiesta di almeno un terzo dei suoi membri.

Le adunanze di ciascuna conferenza sono valide quando siano presenti almeno la metà più uno dei rispettivi componenti. Le deliberazioni vengono prese a maggioranza di voti. Nei casi di parità prevale il voto del presidente.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Per la validità delle deliberazioni di ciascuna conferenza si richiede la presenza di almeno la metà più uno dei componenti in prima convocazione. Le deliberazioni vengono adottate a maggioranza di voti; in caso di parità, prevale il voto del presidente ».

Gli onorevoli Ceravolo, Pani e Tamburini hanno presentato il seguente subemendamento all'emendamento del Governo:

Sopprimere le parole: « in caso di parità, prevale il voto del presidente ».

PANI. Desidero rilevare che questo subemendamento all'emendamento del Governo è stato predisposto in ossequio al parere della I Commissione affari costituzionali e in aderenza a quanto abbiamo già fatto nell'articolo 6, nel quale abbiamo eliminato la prevalenza del voto del presidente in caso di parità.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dichiaro di ritirare lo emendamento.

PRESIDENTE. Avendo il Governo ritirato il suo emendamento, decade automaticamente anche il subemendamento comunista.

Pongo in votazione l'articolo 9.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo del testo unificato predisposto dal Comitato ristretto:

ART. 10.

(*Piano nazionale dei porti*).

Per aumentare il grado di competitività e di efficienza dei porti marittimi, e per incentivare e migliorare il traffico nazionale ed internazionale, il Ministro della marina mercantile adotta il piano nazionale dei porti elaborato dal Comitato nazionale dei porti.

Il piano nazionale dei porti:

a) compie la scelta del ruolo e dell'importanza dei diversi porti e quindi indica le priorità degli interventi e la ripartizione dei finanziamenti, tenendo conto anche della funzione internazionale dei porti che deriva sia dal tipo di traffico esistente che dagli accordi internazionali;

b) determina l'ambito territoriale dei porti in relazione alle esigenze del loro sviluppo, alle caratteristiche qualitative e quantitative del traffico, ai servizi e alle connesse attività industriali, ai collegamenti con il sistema aereo, idroviario, ferroviario e viario nazionale ed internazionale;

c) dispone nuovi insediamenti portuali che si palesino eventualmente necessari in rapporto al prevedibile andamento delle correnti di traffico od a nuove esigenze connesse con lo sviluppo produttivo, determinando il numero, la categoria di appartenenza e la circoscrizione dei medesimi in base alla funzione loro assegnata;

d) stabilisce le linee ed i criteri fondamentali per i piani di ristrutturazione, di conversione e di potenziamento portuali indicando e motivando le priorità ed i tempi da osservarsi per la loro realizzazione;

e) indica la previsione di spesa per tutte le opere e le attrezzature portuali marittime da realizzarsi, specificandone per ciascun porto, a seconda dei casi, lo ammontare da porre a carico del bilancio dello Stato, delle Regioni e dei Comuni, nonché degli enti autonomi di gestione portuale, delle aziende dei mezzi meccanici e della Cassa per il mezzogiorno;

f) per l'esecuzione delle opere previste e per l'ampliamento del demanio portuale mediante acquisizione di aree di proprietà pubblica o privata, nonché di beni patrimoniali dello Stato necessari a migliorare le funzioni portuali, tra le diverse procedure espropriative previste dalle leggi vigenti indica quelle da adottare e, per ciascun porto, le aree e le pertinenze che saranno cedute dallo Stato;

g) per agevolare l'esecuzione delle opere portuali la cui spesa sia assunta a carico degli Enti autonomi di gestione portuali o di altri soggetti pubblici non territoriali, ovvero privati, determina i provvedimenti finanziari e tributari necessari per la concessione di mutui, la misura del contributo da porsi a carico dello Stato, nonché le connesse esenzioni fiscali.

I progetti di costruzione, completamento, ampliamento e potenziamento delle opere e attrezzature portuali marittime proposti dalla Cassa per il Mezzogiorno sono sottoposti all'esame del Comitato Nazionale dei porti e, se approvati, entrano a far parte del piano e seguono le procedure previste dalla presente legge.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il primo comma.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera f), *con la seguente*: f) per l'esecuzione delle opere previste e per l'ampliamento del demanio portuale indica in ciascun porto i beni da espropriare e quelli che dovranno essere ceduti dallo Stato.

Il Governo inoltre ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'ultimo comma con i seguenti:

Le previsioni del piano in ordine alla acquisizione delle aree e all'esecuzione delle opere equivalgono a dichiarazione di pubblica utilità.

I progetti di costruzione, completamento, ampliamento e potenziamento delle opere e attrezzature portuali marittime non possono essere finanziati dalla Cassa del Mezzogiorno in mancanza di specifica previsione del piano nazionale dei porti o di apposita delibera del Comitato nazionale dei porti che costituisce variante del piano stesso, una volta che sia approvato nelle forme previste dal successivo articolo 12.

MAROCCO, *Relatore*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 10 con gli emendamenti testé approvati.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo del testo unificato che, non essendo stati pre-

sentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 11.

(*Piani regionali dei porti*).

Le Regioni marittime elaborano un proprio piano regionale dei porti in conformità col piano nazionale e come sua articolazione. Il Comitato nazionale dei porti lo approva dopo averne verificato la congruità col piano nazionale dei porti e la compatibilità reciproca fra i diversi piani regionali.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo del testo unificato:

ART. 12.

(*Approvazione, durata e revisione del piano nazionale dei porti*).

Il piano nazionale dei porti, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i titolari degli altri dicasteri interessati, sentito il CIPE anche al fine del coordinamento del piano stesso con il piano generale dei trasporti disposto dall'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377, e previo parere della Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 9 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, viene approvato dal Parlamento con apposita legge che dispone le relative autorizzazioni di spesa.

Il piano avrà durata decennale. Ogni cinque anni il Ministro della marina mercantile di concerto con i titolari degli altri dicasteri interessati è tenuto a presentare al Parlamento un disegno di legge per la revisione del piano, sentito il CIPE, in base alle indicazioni del Comitato nazionale dei porti.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« Il piano nazionale dei porti è adottato dal Comitato nazionale dei porti ed è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, previa valutazione del CIPE di conformità con gli indirizzi della programmazione e con il contenuto del piano generale dei trasporti.

Il piano ha durata decennale. Alla revisione e integrazione del piano si provvede con la stessa procedura di cui al precedente comma.

Sulla base delle previsioni del piano, i Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica provvedono all'impostazione del bilancio e predispongono i disegni di legge di spesa ».

Gli onorevoli Pani, Ceravolo, Tamburini e Guerrini hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo la parola: viene *aggiungere le seguenti*: comunicato al Parlamento che con apposita legge dispone le relative autorizzazioni di spesa.

CERAVOLO. L'emendamento tende a reintegrare quella parte del testo che prevede, che, dopo tutte queste procedure, in definitiva il voto, non sul piano nel suo insieme ma sulla relativa legge di autorizzazione di spesa, spetta al Parlamento. Si prevede infatti che il Parlamento approvi la revisione del piano decennale, ma non il piano, per cui verrebbe espropriato di qualunque giudizio su di esso.

PRESIDENTE. L'emendamento del Governo prevede che il piano nazionale dei porti venga approvato con decreto del Ministro della marina mercantile e che, sulla base delle previsioni del piano, i Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica provvedano all'impostazione del bilancio e predispongano i disegni di legge di spesa. Se vi è un accordo, si può procedere ad una integrazione del testo dei due emendamenti.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non sarei contrario, ma vorrei spiegare il motivo dell'emendamento del Governo, che si richiama al parere espresso dalla IX Commissione lavori pubblici. Questa aveva richiamato l'attenzione sulla macchinosità delle procedure e ci aveva invitato ad un loro snellimento. Pertanto, poiché l'emendamento Pani ri-

sponde ai contenuti ed agli indirizzi di quello del Governo, se la Commissione è d'accordo ritiro l'emendamento in modo che si possa concordare un unico testo.

MAROCCO, *Relatore*. Proporrei di sospendere la seduta per concordare il nuovo testo. Dall'attuale formulazione dello emendamento del Governo sembra esclusa la possibilità da parte del Parlamento di esprimere un'opinione sul contenuto del piano. Se si dovesse accogliere l'emendamento Pani, ritengo che verrebbe salvaguardata una prerogativa del Parlamento, che potrebbe esaminare il piano in sede di approvazione della legge finanziaria. Credo che questa sia la soluzione più corretta.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il piano è un atto amministrativo, mentre le autorizzazioni di spesa sono atti dovuti per legge, quindi di competenza del Parlamento.

LA ROCCA. Suggerirei di effettuare in questa sede il necessario coordinamento con l'articolo 10.

BAGHINO. Desidero rilevare che il punto *a*) dell'articolo 10 affida al Comitato nazionale dei porti la nuova classificazione dei porti e che ciò costituisce una rinuncia ad un impegno del Parlamento in questa materia. Almeno in sede di autorizzazione di spesa, a mio avviso, non ci si dovrebbe limitare a prevedere che il piano venga comunicato al Parlamento, ma si dovrebbe collegare il piano stesso alla legge finanziaria. Questo ci consentirebbe di assumere di nuovo quei compiti che ci eravamo assunti ed ai quali pare si voglia rinunciare.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, la seduta è sospesa per un quarto d'ora al fine di consentire una accurata stesura di questo emendamento.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 12,30.

PRESIDENTE. Do lettura della nuova formulazione dell'emendamento proposto dal Governo:

« Il piano nazionale dei porti è elaborato dal Comitato nazionale dei porti ed è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, previa valutazione del CIPE di conformità con gli indirizzi della programmazione e con il contenuto del piano generale dei trasporti. Il ministro della marina mercantile presenta il piano al Parlamento e predispone con apposito disegno di legge le relative autorizzazioni di spesa.

Il piano ha durata decennale. Alla revisione ed integrazione del piano si provvede con la stessa procedura di cui al precedente comma ».

MAROCCO, *Relatore*. Il relatore è favorevole alla nuova formulazione dell'articolo 12.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo sostitutivo dell'articolo 12 del testo unificato.

(*È approvato*).

Pertanto l'emendamento Pani ed altri, aggiuntivo al primo comma, del testo originario, risulta precluso.

L'onorevole Ceravolo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 12-*bis*.

« La direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici passa a far parte del Ministero della marina mercantile ».

Tale emendamento è stato fatto oggetto di parere negativo da parte della I Commissione affari costituzionali che si è pronunciata non sull'impossibilità di procedere nel merito, ma sull'estraneità di una norma di tal genere nel contesto del provvedimento che stiamo esaminando.

CERAVOLO. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Desidero sottolineare che, comunque, l'intento contenuto nell'emendamento del collega Ceravolo, ora ritirato, è quanto mai apprezzabile, per cui sarà opportuno che ciascuno si faccia promotore di una iniziativa autonoma in tal senso.

Do lettura dell'articolo successivo del testo unificato:

ART. 13.

(*Primo insediamento del Comitato nazionale dei porti*).

Il Ministro della marina mercantile provvede al primo insediamento del Comitato nazionale dei porti entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

(*Primo insediamento del Comitato nazionale dei porti e delle conferenze organizzative portuali*).

Il ministro della marina mercantile, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, provvede al primo insediamento del Comitato nazionale dei porti e fissa la data entro la quale i presidenti delle conferenze organizzative portuali provvederanno alla prima convocazione delle conferenze stesse.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Marocco, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

(*Primo insediamento del Comitato nazionale dei porti e delle conferenze organizzative portuali*).

Il ministro della marina mercantile entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge provvede:

a) ad insediare il Comitato nazionale dei porti;

b) a determinare le sedi delle conferenze di cui all'articolo 8;

c) a fissare la data entro la quale i presidenti provvederanno alla prima convocazione delle conferenze.

TOMBESI. L'articolo 15, che esamineremo tra breve e di cui è stata chiesta la soppressione, affida al Governo il compito di definire gli ambiti delle conferenze organizzative portuali. Ritengo che tale responsabilità, se si intende sopprimere l'articolo 15, debba comunque essere attribuita al Governo e prevista dall'articolo 13.

MAROCCO, *Relatore*. Anche alla luce di quanto emerso dalla discussione svoltasi in sede di esame dell'articolo 7 in ordine all'individuazione delle sedi in cui convocare le conferenze organizzative portuali, sono del parere che i criteri relativi alla individuazione delle sedi debbano essere previsti ed inseriti tra le disposizioni contenute nell'articolo 13.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono favorevole all'emendamento del relatore. Propongo inoltre il seguente subemendamento:

Aggiungere al punto b), *prima delle parole*: a determinare, *le altre*: a definire le giurisdizioni territoriali e.

BAGHINO. Sono contrario all'emendametno del relatore ed al subemendamento del Governo per le considerazioni espresse in sede di esame dell'articolo 7.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore con la modifica testé apportata, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo del testo unificato:

ART. 14.

(Regolamento del Comitato nazionale dei porti).

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile il regolamento relativo al funzionamento del Comitato nazionale dei porti. Fino all'approvazione di tale decreto, per il funzionamento del Comitato stesso vale il regolamento in vigore per il Consiglio superiore della marina mercantile, in quanto applicabile.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 14 con il seguente:

« Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge il Comitato nazionale dei porti adotterà con propria deliberazione il Regolamento relativo al proprio funzionamento. Tale Regolamento è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile.

Prima dell'entrata in vigore del predetto Regolamento, per il funzionamento del Comitato vale, per quanto applicabile, il Regolamento del Consiglio Superiore della marina mercantile ».

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'emendamento tende a riconoscere al Comitato nazionale dei porti la facoltà di autoregolamentarsi.

CERAVOLO. L'emendamento recepisce anche una proposta della I Commissione affari costituzionali. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 15.

(Competenza territoriale e sede delle conferenze organizzative portuali).

Il ministro della marina mercantile, sentito il Comitato nazionale dei porti, entro tre mesi dal primo insediamento di quest'ultimo, fissa con proprio decreto: *a*) la circoscrizione di competenze territoriali delle conferenze organizzative portuali di cui all'articolo 7; *b*) la sede di ciascuna conferenza; *c*) la data entro la quale i presidenti dovranno provvedere alla prima convocazione delle rispettive conferenze, non oltre, comunque, i tre mesi dall'emanazione del decreto stesso.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento: *Sopprimere l'intero articolo.*

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'emendamento deriva dal fatto che abbiamo già visto tale questione con l'articolo 13.

MAROCCO, *Relatore*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 15 del testo unificato.

(*È respinto*).

L'articolo 15 si intende pertanto soppresso.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere il seguente articolo 15-bis:

« Entro il termine di un anno dalla data di approvazione del piano nazionale dei porti, si dovrà provvedere alla revisione dei vigenti piani regolatori dei porti per adeguarli alle previsioni di sviluppo previste dal piano suddetto ».

MARZOTTO CAOTORTA. Non è chiaro chi dovrà provvedere a questa revisione dei vigenti piani regolatori.

MAROCCO, *Relatore*. In pratica il Comitato nazionale dei porti deve fare una

verifica con tutti gli enti portuali che hanno già predisposto i piani per una verifica della congruità del piano. Dobbiamo prevedere che siano già *in itinere* dei piani regolatori che possano non essere in sintonia con il piano nazionale dei porti, per cui il Comitato deve farsi carico di una loro verifica.

MARZOTTO CAOTORTA. Qualora il Comitato nazionale dei porti verifichi che non vi è congruenza e che i piani regolatori devono essere cambiati, chi li cambia ?

MAROCCO, *Relatore*. Chi ne ha la competenza, cioè il ministro dei lavori pubblici o i centri civili opere marittime.

PRESIDENTE. Ritengo che se volessimo specificare entreremmo in una materia molto delicata, che richiederebbe un attento esame.

MARZOTTO CAOTORTA. Propongo il seguente subemendamento:

Sostituire le parole: si dovrà provvedere alla revisione dei vigenti piani regolatori dei porti per adeguarli, *con le seguenti*: dovranno essere revisionati i vigenti piani regolatori dei porti per essere adeguati.

Si sottintende che ciò dovrà essere fatto da chi di dovere.

MAROCCO, *Relatore*. Mi sembra che sia la stessa cosa.

PRESIDENTE. Si rimanda ad un soggetto che non è determinato formalmente, mentre è determinato dalle leggi e dai regolamenti esistenti e lo sarà da quelli che verranno.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono d'accordo.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritiro il subemendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Marocco.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo del testo unificato:

ART. 16.

(*Spese di organizzazione e di funzionamento*).

Per le spese di organizzazione e di funzionamento del Comitato nazionale dei porti e delle conferenze organizzative portuali è autorizzato uno stanziamento annuo di lire 500 milioni da iscrivere in un apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

All'onere di 500 milioni per l'esercizio finanziario 1978 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di cui al capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario.

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

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il primo comma inserire il seguente:

I compensi per la partecipazione agli organi collegiali previsti dalla presente legge sono determinati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma inserire il seguente:

Nelle spese di funzionamento del Comitato nazionale dei porti rientra il compenso degli esperti di cui al precedente articolo 5 da determinare da parte del Ministro della marina mercantile con il decreto di nomina, per il quale si applicano criteri analoghi a quelli indicati all'articolo 14 della legge 27 febbraio 1967, n. 48.

Il parere della V Commissione bilancio su tali emendamenti è favorevole, a condizione che i compensi previsti rientrino nell'autorizzazione di spesa di 500 milioni di lire di cui all'articolo 16 del testo unificato.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del relatore.

MAROCCO, *Relatore*. Il relatore è favorevole all'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 16 che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 16.

(*Spese di organizzazione e di funzionamento*).

« Per le spese di organizzazione e di funzionamento del Comitato nazionale dei porti e delle conferenze organizzative portuali è autorizzato uno stanziamento annuo di lire 500 milioni da iscrivere in un apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

I compensi per la partecipazione agli organi collegiali previsti dalla presente legge sono determinati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

Nelle spese di funzionamento del Comitato nazionale dei porti rientra il compenso degli esperti di cui al precedente articolo 5 da determinarsi da parte del Ministro della marina mercantile con il decreto di nomina, per il quale si applicano criteri analoghi a quelli indicati all'articolo 14 della legge 27 febbraio 1967, n. 48.

All'onere di lire 500.000.000 per l'esercizio finanziario 1978 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di cui al capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario.

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

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BAGHINO. Ricordo innanzitutto che, nel corso del mio intervento in sede di discussione sulle linee generali avanzai alcune riserve in merito a carenze ed inconvenienti che, a mio avviso, si sarebbero verificati in sede di applicazione del provvedimento al nostro esame. Dichiarai in quell'occasione che avrei atteso l'esame degli articoli e degli emendamenti per preannunciare il voto del mio gruppo.

La cosa che, comunque, mi pare balzi agli occhi anche in questo testo è l'assoluta mancanza di una indicazione di politica marinara, mancanza che viene denunciata ormai dal 1974, quando fu approvata la legge riguardante la distribuzione di 160 miliardi per opere portuali. Da allora ad oggi non vi sono stati che provvedimenti « tampone » che certo non hanno fornito l'indicazione di questa scelta nonostante la riconosciuta rilevanza del traffico e dell'attività marittima.

Il gruppo missino dovrebbe dichiarare il suo parere contrario al provvedimento in esame se solo si fermasse al particolare; si limiterà, invece, ad astenersi su di esso in quanto ritiene che comunque esso rappresenti uno sforzo compiuto allo scopo di mettere un po' d'ordine nella materia.

Desidero comunque sottolineare una perplessità dalla quale probabilmente derivano i miei dubbi maggiori: mi pare, cioè, che il fatto di aver attribuito al Comitato nazionale un numero enorme di po-

teri e di facoltà ci possa far trovare in difficoltà nel momento in cui esamineremo il provvedimento relativo alla classificazione dei porti, alla gestione portuale ed al lavoro portuale in genere.

Riconfermando, perciò, il voto di astensione ci auguriamo che si possa trovare quanto prima una occasione nella quale il Parlamento possa dare al Governo delle precise indicazioni di politica marinara, nonché l'indicazione concreta dell'inserimento dell'attività marittima nel settore dei trasporti, inserimento che – dobbiamo riconoscerlo – nel testo al nostro esame non è contenuto neanche minimamente.

CERAVOLO. Il voto favorevole del gruppo comunista è già stato ampiamente motivato, nel suo intervento, dal collega Tamburini e da tutti gli altri che via via hanno preso la parola.

Tale voto favorevole trova la sua ragion d'essere nella urgenza di dotare il paese di strumenti appropriati per l'elaborazione di un piano nazionale dei porti.

Desidero, comunque, sottolineare che l'approvazione del provvedimento in oggetto non ha senso se ad essa non seguirà immediatamente quella dell'altro provvedimento – che costituisce, rispetto a questo, la continuazione ideale – relativo alla gestione portuale. A tale proposito, sarebbe opportuno che fin dalla prossima settimana si riunisse il Comitato ristretto all'uopo nominato.

MARZOTTO CAOTORTA. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo importante provvedimento che, non senza sodisfazione, siamo finalmente riusciti a condurre in porto dopo 18 mesi di lavoro. Esso rappresenta solo una parte della proposta di legge che il mio gruppo fin dalla scorsa legislatura aveva presentato alla Camera, ma avevamo accettato a suo tempo di stralciare questa prima parte per affrettare i lavori legislativi e per iniziare a dare un certo ordine al settore portuale in Italia attraverso il Comitato nazionale dei porti. Riteniamo, infatti, che non si possa procedere in questo importante settore del trasporto pubblico senza una adeguata programmazione e pianificazione degli interventi, senza fare piazza pulita di ogni particolarismo, tenendo conto degli interessi nazionali e della necessità di specializzare sia la funzione di ogni porto che gli interventi degli stessi.

È necessario che ora la Commissione prosegua nell'esame delle proposte di legge in materia ancora da affrontare dopo lo stralcio di questa parte che oggi ci accingiamo a votare. Mi auguro che questo esame sia sollecito e che possano essere superate le difficoltà e le discordanze che fino ad ora hanno impedito l'approvazione degli altri provvedimenti. Permangono in materia tutte le nostre preoccupazioni espresse nel corso della discussione generale, ma mi auguro che comunque si possa al più presto completare la definizione dei compiti e le strutture di tutta la nostra attività portuale, per renderla più efficiente nel quadro del piano nazionale dei trasporti.

PRESIDENTE. Nel ringraziare la Commissione per il lavoro svolto e prima di procedere alla votazione del provvedimento mi preme sottolineare che, come stabilito negli accordi tra i gruppi e con il Governo, procederemo immediatamente, dopo l'approvazione della proposta di legge, alla elaborazione delle parti rimaste ancora da esaminare riguardanti la gestione portuale. Provvederò senz'altro in proposito, in tempi brevi, alla convocazione del Comitato ristretto.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Esprimo il mio apprezzamento per il lavoro svolto dal Comitato ristretto e dalla Commissione, sottolineando la rilevanza che le nuove disposizioni assumeranno per la impostazione di una politica portuale fondata sul piano nazionale dei porti, nel quale confluiranno tutte le scelte di ammodernamento, potenziamento e sviluppo delle opere marittime e portuali, in armonia con le indicazioni della programmazione economica nazionale e regionale ed in rapporto a specifiche ed attendibili previsioni di sviluppo e di specializzazione

dei traffici marittimi nazionali ed internazionali.

Il Comitato nazionale dei porti, istituito presso l'Amministrazione centrale della marina mercantile, e le conferenze organizzative portuali, a livello periferico, quali organi fondamentali per la impostazione e l'attuazione della politica portuale, con la loro ampia ed articolata rappresentatività amministrativa e la loro qualificata composizione tecnica, garantiranno l'avvio di un processo di razionalizzazione dell'impiego delle risorse economiche che il Paese sarà in grado di destinare al settore.

D'altra parte, la necessità che tutti gli interventi pubblici, a vario livello, siano ricondotti ad uno strumento di programmazione integrale, qual è il piano nazionale dei porti, risponde validamente alle esigenze di assicurare che l'esercizio delle autonomie riconosciute nel settore portuale anche alle regioni, agli enti locali territoriali ed agli enti di gestione portuale, si armonizzino ad una prospettiva di sviluppo unitaria, proiettata in tempi lunghi ma con la predisposizione delle procedure di adattamento ai mutamenti che si impongono per l'incidenza di fattori esterni.

Sono queste le ragioni per le quali, considerando che la procedura di approvazione del piano nazionale dei porti non potrà essere diversa dalla procedura di revisione della stesso, è stata prospettata, non soltanto dal rappresentante del Governo, la opportunità di lasciare la relativa competenza all'esecutivo.

Certamente, con la definizione delle norme sulla programmazione portuale si è compiuto un atto che va in direzione di un adeguamento della legislazione ad una più avanzata concezione del modo di operare dell'apparato pubblico, in funzione della quale formulo l'auspicio che il disegno di legge venga approvato e manifesto la piena disponibilità del Governo a collaborare per superare le questioni ancora aperte soprattutto in materia di gestioni portuali.

PRESIDENTE. Il provvedimento sarà votato immediatamente a scrutinio segreto.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del testo unificato delle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge Caldoro ed altri (687-*ter*); Marocco ed altri (1026-*ter*); Ceravolo ed altri (1121-*ter*) *in un testo unificato e con il titolo*: « Norme in materia di programmazione portuale » (687-*ter*, 1026-*ter*, 1121-*ter*):

Presenti	31
Votanti	29
Astenuti	2
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baldassari, Belci, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Fiori, Forte, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Millet, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi.

Si sono astenuti:

Baghino e Libertini.

La seduta termina alle 13,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

51.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale con qualifiche dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (*Approvato dal Senato*) (2498) 505

PRESIDENTE 505, 506, 507, 508, 510, 511

BAGHINO 507, 508, 510

BALDASSARI 506

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le teleconunicazioni* . . 507, 508

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 510

FIORI 507

MORAZZONI 511

PANI 511

RUSSO FERDINANDO 511

SALOMONE, *Relatore* 506, 507, 508

Votazione segreta:

PRESIDENTE 511

La seduta comincia alle 10,45.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale con qualifiche dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) **(2498).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale con qualifiche dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla VIII Commissione perma-

nente del Senato nella seduta del 17 ottobre 1978.

L'onorevole Salomone ha facoltà di svolgere la relazione.

SALOMONE, *Relatore*. Questo disegno di legge viene al nostro esame nel testo approvato dal Senato il 17 ottobre 1978. Con esso si intende disciplinare il trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale con qualifiche dirigenziali delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, estendendo così ai dirigenti il contenuto degli accordi sindacali intervenuti il 12 ottobre 1977 per il personale non dirigente, accordi poi attuati con il decreto del Presidente della Repubblica del 6 gennaio 1978.

Il provvedimento in esame è stato già emendato dalla VIII Commissione del Senato, la quale ha avuto cura di uniformare la disciplina del trattamento di missione e di trasferimento per i dirigenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a quella già stabilita per tutto il personale statale nel luglio del 1978, con legge n. 417, considerato che questa all'articolo 17 ha escluso l'applicabilità della legge stessa al personale postelegrafonico, per il quale appunto si era provveduto con il citato decreto presidenziale.

Appaiono evidenti, pertanto, la indispensabilità e l'urgenza dell'approvazione del disegno di legge in esame, non potendosi più consentire che il trattamento di missione e di trasferimento del personale postelegrafonico con qualifiche dirigenziali rimanga privo di una organica disciplina legislativa.

Il provvedimento prevede all'articolo 1 l'estensione degli accordi tra l'amministrazione e i sindacati intervenuti nell'ottobre del 1977 anche al personale con qualifiche dirigenziali di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748; all'articolo 2 prevede la misura della indennità giornaliera di trasferta; agli articoli 3 e 4 prevede le modalità di rimborso delle spese di albergo, di carrozza con letti e di aereo; all'articolo 5 prevede la misura dell'indennità forfettaria di cui all'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978; all'articolo 6 indica le misure della prima sistemazione; all'articolo 7 precisa la decorrenza, dal 1° giugno 1977, delle disposizioni di cui all'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978; all'articolo 8 indica le modalità per la rideterminazione dell'indennità di trasferta ed infine, all'articolo 9, il contenimento della spesa complessiva per l'indennità di missione e di trasferimento relativa agli anni 1977 e 1978 per il personale di cui al precedente articolo 1 ed al decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978, nei limiti della disponibilità dei rispettivi capitoli di bilancio.

Per questi motivi, invito la Commissione ad approvare il provvedimento oggi al nostro esame, che è diretto a sanare una situazione di carenza legislativa.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. Preannuncio, a nome del gruppo comunista, il voto favorevole su questo provvedimento, anche se in altra occasione abbiamo criticato provvedimenti che affrontavano in modo settoriale questioni attinenti alla materia del pubblico impiego.

Va ricordato che al Senato la Commissione affari costituzionali aveva in un primo tempo dato parere negativo sul provvedimento in questione, parere che poi è stato modificato nel senso di far rientrare la normativa nell'ambito della più generale materia del pubblico impiego.

Detto questo, penso che vada rilevato (e qui faccio una critica che non si riferisce alla sostanza, ma alla forma) che si continua a persistere nell'orientamento di inserire nell'ambito di disegni di legge disposizioni che potrebbero trovare posto in un apposito regolamento di attuazione. Mi riferisco soprattutto all'articolo 4, con il quale si stabiliscono norme che riguardano l'uso di determinati mezzi di trasporto. A mio avviso, si tratta di materia che andava disciplinata con un provvedimento amministrativo, e non legislativo, il che

costituisce un precedente comunque negativo.

Fatte queste osservazioni, ribadisco il nostro assenso al provvedimento in questione.

BAGHINO. Desidero innanzitutto dichiarare che il mio intervento non riguarda la sostanza del provvedimento. Faccio comunque rilevare che non dovrebbe far parte ormai di una consuetudine portare in sede legislativa accordi sindacali.

Far dipendere il provvedimento oggi al nostro esame da un accordo con determinate organizzazioni sindacali può farci ricordare che, nessuno vuole attuare l'articolo 39 della Costituzione, che nessuno vuole attuare l'*erga omnes*, e che questo accordo potrebbe non essere impegnativo per altre organizzazioni sindacali esistenti ed altrettanto consistenti.

Per questo motivo, preannuncio la presentazione di un emendamento tendente a sopprimere il riferimento all'accordo sindacale intervenuto. In effetti, se si fa dipendere il provvedimento oggi al nostro esame da un accordo sindacale, si alterano i rapporti che esistono tra Governo, sindacati e Parlamento.

FIORI. Non voglio discutere l'opportunità di insistere su un testo legislativo che recepisce un accordo sindacale. Va però sottolineato che il provvedimento al nostro esame deve necessariamente richiamarsi al decreto con il quale sono state fissate le condizioni di modifica del vecchio sistema normativo relativo all'indennità di missione e di trasferta.

Modificare ora il testo che ci viene trasmesso dal Senato mi sembrerebbe assai inopportuno poiché in questo caso si tratta solo di riferirsi ad una intesa avvenuta a livello di potere esecutivo. Per questo motivo prego l'onorevole Baghino di non insistere nella presentazione dell'emendamento preannunciato, che potrebbe essere trasformato in ordine del giorno.

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

SALOMONE, *Relatore*. Ringrazio i colleghi per gli interventi che hanno voluto fare ed insisto nel raccomandare l'approvazione del disegno di legge nel testo che ci viene trasmesso dal Senato.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Desidero innanzitutto ringraziare l'onorevole Salomone per la sua esauriente relazione; ringrazio inoltre tutti gli intervenuti per la disponibilità che hanno dimostrato nei riguardi del disegno di legge in questione.

Aggiungo solo che il provvedimento viene ad estendere quanto è stato previsto dalla legge 26 luglio 1978 nei confronti della pubblica amministrazione. L'articolo 17 della legge 26 luglio 1978, n. 417, stabiliva che le norme in essa contenute non dovevano essere estese al personale ferroviario e a quello postelegrafonico. Da ciò deriva la presentazione di questo disegno di legge, che mira ad estendere anche al personale dipendente con qualifiche dirigenziali il trattamento di missione e di trasferta di prima sistemazione che era stato fissato per tutto il pubblico impiego. Si tratta, in sostanza, di una normativa che dà certezza a determinate situazioni ed esemplifica anche le procedure, come appare nell'articolo 8 del disegno di legge.

Per questi motivi ritengo che il provvedimento, come è stato rilevato dal relatore e dai vari colleghi intervenuti nel dibattito, debba essere approvato nel testo del Senato senza apportarvi modifiche, in modo che diventi operante nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

La disciplina concernente il trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, stabilita con il decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978 di attua-

zione dell'accordo intervenuto il 12 ottobre 1977 tra il Governo ed i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del personale postelegrafonico SILP, SILULAP, SILTS, FIP, UIL-POST, UIL-Tes, aderenti alla Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, e SINDIP, è estesa, con i medesimi criteri e con la stessa decorrenza, salvo quanto previsto nei successivi articoli, al personale con qualifiche dirigenziali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: « di attuazione dell'accordo intervenuto il 12 ottobre 1977 tra il Governo ed i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del personale postelegrafonico SILP, SILULAP, SILTS, FIP, UIL-POST, UIL-Tes, aderenti alla Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, e SINDIP ».

SALOMONE, *Relatore*. Mi associo alla raccomandazione fatta dall'onorevole Fiori nel pregare l'onorevole Baghino di trasformare l'emendamento in un ordine del giorno.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste sull'emendamento ?

BAGHINO. Considerando le raccomandazioni che mi sono state rivolte, sono disposto a ritirare l'emendamento ed a trasfonderne il contenuto in un ordine del giorno proprio per non ritardare ulteriormente l'*iter* del disegno di legge e per far sì che esso diventi operante al più presto, augurandomi di non essere più costretto a lavorare in fretta (se altri hanno perso del tempo, non vedo perché il nostro lavoro debba risultarne svantaggiato quanto a condizioni operative).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(*È approvato*).

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

ART. 2.

Le misure dell'indennità giornaliera di trasferta per il personale di cui al precedente articolo 1 sono stabilite come segue:

1) direttore generale di azienda autonoma	L.	27.200
2) dirigente generale	»	22.700
3) dirigente superiore e primo dirigente	»	19.100

(*È approvato*).

ART. 3.

Al personale di cui al precedente articolo 1 inviato in missione è data facoltà di chiedere, dietro presentazione di regolare fattura, il rimborso della spesa dell'albergo di prima categoria: in tal caso l'indennità di trasferta è ridotta, per ogni pernottamento, di un terzo dell'importo globale giornaliero spettante.

(*È approvato*).

ART. 4.

Al personale con qualifica non inferiore a quella di primo dirigente spetta il rimborso dell'eventuale spesa sostenuta per l'uso di un compartimento singolo in carrozza con letti.

Per i viaggi eseguiti con mezzi aerei di linea, il rimborso della spesa sostenuta per l'uso di un posto di prima classe spetta esclusivamente al personale con qualifica non inferiore a quella di dirigente generale o equiparata.

(*È approvato*).

ART. 5.

Per il personale di cui al precedente articolo 1, la misura dell'indennità forfettaria, di cui all'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978, è stabilita in lire 2.550.

(*È approvato*).

ART. 6.

Le misure dell'indennità di prima sistemazione, di cui al primo comma dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978, sono fissate per i dirigenti postelegrafonici come segue:

lire 200.000 per il personale con qualifica di dirigente generale e con qualifiche superiori;

lire 170.000 per il rimanente personale.

(*È approvato*).

ART. 7.

Le disposizioni contenute nell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978 hanno effetto dal 1° giugno 1977.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

A decorrere dal 1° gennaio 1979 le misure orarie dell'indennità di trasferta possono essere rideterminate con decreto del Ministro del tesoro, in relazione agli indici rilevati per la maggiorazione dell'indennità integrativa speciale di cui agli articoli 1 e 2 della legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni ed integrazioni.

L'eventuale aumento non può comunque eccedere il limite del 10 per cento delle misure in atto nell'anno precedente. Sulle misure risultanti dall'aumento e dai successivi adeguamenti va operato l'arrotondamento per eccesso a 10 lire.

Con i medesimi criteri e con le stesse modalità stabiliti nei precedenti commi possono essere rideterminati le indennità ed i compensi di cui agli articoli da 15 a 19 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978 nonché la indennità di cui all'articolo 5 della presente legge.

Comunico che al primo comma va soppressa la parola « orarie », essendo stata riportata per puro errore tipografico, e che è acquisita la relativa modifica del messaggio del Senato.

Pongo in votazione l'articolo 8.

(*È approvato*).

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

ART. 9.

La spesa complessiva per l'indennità di trasferta e di trasferimento relativa agli anni 1977 e 1978, per il personale di cui al precedente articolo 1 ed al decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978, dovrà essere contenuta nei limiti della disponibilità dei rispettivi capitoli di bilancio.

(*È approvato*).

Sospendo la seduta essendo in corso votazioni in aula.

La seduta, sospesa alle 11,20, è ripresa alle 13,05.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

in carenza di attuazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione e in riferimento alle diverse funzioni del Parla-

mento, del Governo e dei sindacati; rilevata l'inopportunità di individuare nei provvedimenti di legge le organizzazioni sindacali con le quali si siano siglati accordi il cui contenuto è trasfuso nel testo di legge,

invita il Governo

a non ricorrere per l'avvenire a simili citazioni e riferimenti nei disegni di legge da esso presentati alle Camere ».

(0/2498/1/10) BAGHINO.

BAGHINO. Questo ordine del giorno deriva dalla trasformazione di un mio emendamento e coincide, tra l'altro, con le riserve di notevoli entità espresse dalla I Commissione affari costituzionali sul successivo provvedimento all'ordine del giorno riguardante il personale ferroviario.

Quando ci occuperemo dell'altro provvedimento che è oggi all'ordine del giorno, avremo modo di rilevare come, nella relazione illustrativa che lo accompagna, si faccia riferimento al fatto che il provvedimento deriva da un accordo sindacale. La Commissione affari costituzionali ha al riguardo sostenuto l'inopportunità che un provvedimento faccia riferimento ad eventuali accordi in base ai quali sia stato predisposto.

Per queste ragioni chiedo l'accoglimento del mio ordine del giorno.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il rilievo formulato dall'onorevole Baghino non riguarda il Governo. Tuttavia, poiché ne comprendo lo spirito, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

BAGHINO. Insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Baghino.

(*È respinto*).

Desidero fare una precisazione che non attiene ai risultati di questa votazione, per la quale mi sono rimesso al giudizio dei segretari, bensì al merito stesso della questione. Il sottosegretario ha avuto perfettamente ragione nel rendere le dichiarazioni che ha reso e nel fare riferimento alla legge n. 382, e trovo quindi corretto il suo « distinguo » tra accettazione pura e semplice dell'ordine del giorno ed accettazione dello stesso come raccomandazione, dato che esiste, appunto, un precedente legislativo.

Tuttavia, credo che i colleghi siano d'accordo nel ritenere che il Parlamento, quando legifera, non dovrebbe limitarsi a recepire il contenuto degli accordi intercorsi con le organizzazioni sindacali: è questo il problema di carattere più generale di fronte al quale ora ci troviamo. Tutti rispettiamo i sindacati, ma la loro funzione – che riteniamo per altro indispensabile – è distinta da quella del Parlamento: a quest'ultimo, non ai primi, la Costituzione assegna la funzione legislativa.

Questa è la precisazione che intendevo fare come Presidente della Commissione; credo che essa rappresenti la risposta più efficace ai problemi che sono stati posti.

MORAZZONI. Ci associamo alla dichiarazione del Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

PANI. Una brevissima dichiarazione di voto, per mettere in evidenza il fatto che in altre occasioni, relativamente a provvedimenti riguardanti miglioramenti per il personale delle poste, si è voluto talvolta sottolineare quasi un pregiudiziale atteggiamento ostile del gruppo comunista. Il modo come si è proceduto alla discussione di questo disegno di legge, assegnatoci tra l'altro in sede legislativa all'ultimo momento e su cui sarebbe stato opportuno un maggiore approfondimento, l'attenzione posta e l'atteggiamento favorevole del gruppo comunista valgono a dimostrare come da parte nostra non vi sia atteggiamento pregiudiziale alcuno nei confronti del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomuni-

cazioni. Ci dichiariamo inoltre disposti ad approfondire tutte le questioni aperte con spirito oggettivo e tenendo conto della portata e delle conseguenze che ciascun provvedimento comporta.

Il gruppo comunista voterà pertanto a favore del disegno di legge.

RUSSO FERDINANDO. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore del disegno di legge che rende tra l'altro giustizia ad un settore molto impegnato, che ha aumentato in questi ultimi anni la sua produttività e che aveva quindi diritto di accedere a quelli che sono i trattamenti di altri settori del pubblico impiego.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Trattamento normativo ed economico in materia di missione e di trasferimento per il personale con qualifiche dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (*Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato*) (2498):

Presenti	31
Votanti	30
Astenuti	1
Maggioranza	16
Voti favorevoli	29
Voti contrari	1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Caldoro, Casalino, Del Castillo, Federico, Fiori, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Lamorte, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Millet, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi, Venturini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 11,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

52.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):
Nuove norme su inquadramento, ordinamento organico, stato giuridico e trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (2603) 513
PRESIDENTE 513, 518, 521, 522 524, 525, 526, 527, 528, 529, 533 534, 535, 536, 538, 539, 540, 541 545, 546, 547, 548, 549, 550, 573
BAGHINO . . . 517, 522, 524, 526, 529, 533, 534 536, 541, 545, 549, 550, 573, 574
CALDORO 516
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 519, 522, 525, 527, 528, 529 533, 534, 535, 536, 538, 539, 540 541, 545, 546, 547, 548, 550, 573
FIORI 517, 545
FORTE, *Relatore* 513, 519, 522, 525, 527 528, 529, 533, 534, 535, 538 539, 540, 541, 545, 547, 550
GATTO 518, 574
GUASSO 573
MARZOTTO CAOTORTA 519, 545, 547, 574

Votazione segreta:
PRESIDENTE 574

La seduta comincia alle 13,30.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Nuove norme su inquadramento, ordinamento organico, stato giuridico e trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (2603).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove norme su inquadramento, ordinamento organico, stato giuridico e trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, mentre la I Commissione affari costituzionali ha espresso un parere di cui darò lettura nel prosieguo della seduta.

L'onorevole Forte ha facoltà di svolgere la relazione.

FORTE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, è ormai nota a tutti la lunga e travagliata vicenda che ha preceduto la presentazione del disegno di legge al nostro esame, che stabilisce nuove norme su inquadramento, ordinamento organico, stato giuridico e

(...)

Pertanto, desidero solo affermare che il provvedimento darà luogo, anche in sede costituzionale, a notevoli osservazioni e difficoltà; che non farà cessare le agitazioni nel settore ferroviario e che non risponde realmente alle istanze e ai tentativi di normalizzazione del settore, almeno in previsione di quella riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie cui ci accingiamo a porre mano.

Presenterò ai vari articoli alcuni emendamenti, che però non illustro, proprio per rimanere in linea col mio comportamento, e ribadisco la mia drastica opposizione al provvedimento.

Presenterò, inoltre, due ordini del giorno che penso faranno riflettere i colleghi della Commissione che certamente, al di là di ogni caratterizzazione politica e di gruppo, si renderanno conto che essi rispondono ad una istanza non solo sindacale, ma costituzionale. La stessa I Commissione affari costituzionali ha posto l'accento su alcuni errori, che d'altro canto rispondono alle dichiarazioni precedentemente fatte dal nostro presidente.

Su questi ordini del giorno io chiedo consiglio ai colleghi, affinché le dichiarazioni che ho qui ascoltato abbiano una concretezza, per evitare qualsiasi equivoco.

Con questa manifestazione di buona volontà, perché non pongo condizioni chiudo il mio intervento, perché confido che tutti i componenti della Commissione si rendano conto delle mie difficoltà, e che gli emendamenti hanno la caratteristica di puntualizzare alcuni aspetti negativi del provvedimento, riconoscendo la volontà che il gruppo che ho l'onore di rappresentare ha di favorire il lavoratore. Le agitazioni dell'organizzazione sindacale che a noi si appoggia, nella posizione tradizionale direi, perché si è svincolata addirittura dalla CISNAL, sono sempre state finalizzate a far riconoscere una giusta classificazione a tutti i settori dei ferrovieri, ad un riconoscimento economico e ad una partecipazione corresponsabile dell'azienda.

Fermi restando tali princìpi, cui si ispira la nostra posizione, desidero preannunciare la presentazione di due ordini del giorno.

PRESIDENTE. Ricordo che la V Commissione ha espresso parere favorevole sul disegno di legge, mentre la I Commissione ha espresso il seguente parere favorevole:

« La I Commissione, premessa la sua perplessità in ordine alla motivazione della relazione illustrativa laddove attribuisce carattere contrattuale all'iniziativa legislativa del Governo che, costituzionalmente, non può che essere autonoma, fermo restando il diritto del Governo stesso di compiere gli accertamenti e le consultazioni che ritenga opportuni, esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1) si ritiene opportuno un migliore coordinamento del testo legislativo, con riferimento alla precisa disposizione contenuta nel primo comma dell'articolo 3 per quanto riguarda la necessaria organizzazione dei concorsi su base compartimentale riferiti alle assunzioni nelle prime quattro categorie professionali, la quale dovrebbe trovare altrettanto inequivoca riconferma nell'ambito del terzo comma dell'articolo 5;

2) si suggerisce di aggiungere, in fine al primo periodo del secondo comma dell'articolo 10, di seguito alle parole "altre forme di valutazione ritenute idonee", le parole "e fissate nel decreto ministeriale che bandisce il concorso di avanzamento" ».

Desidero al riguardo rilevare – come ho già avuto modo di affermare nel corso della discussione del precedente provvedimento – che è diritto del Governo effettuare tutte le consultazioni che ritiene opportune, ma che il Parlamento discute provvedimenti legislativi proposti dal Governo stesso e non dalle organizzazioni sindacali. Mi auguro pertanto che quanto è avvenuto in questa occasione non si ripeta più in futuro.

GATTO. Condivido l'auspicio formulato dal Presidente. Ritengo inoltre che esi-

(...)

mi non conoscendone il testo. Tuttavia, rilevo che, essendo recepibili le osservazioni della I Commissione affari costituzionali, mi sono assunto il compito di trasformarle in emendamenti e che la modifica presentata all'articolo 10 dal relatore e dall'onorevole Caldoro rappresenta un elemento di chiarimento, per cui mi sembra positiva.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha fatto un rilievo sull'articolo 28 che, in linea di principio, mi pare accettabile, ma mi pongo il problema se sia ugualmente accettabile in via di fatto. In sostanza, con tale articolo si codifica una situazione esistente; per altro si procede alla delegificazione con l'ultimo comma quando si parla dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. L'organo dell'azienda che può deliberare è il consiglio di amministrazione e non un qualsiasi funzionario. Per gli organi abilitati a decidere, ritengo che (forse qui è detto male, ma la legge indica le competenze del direttore generale, del consiglio di amministrazione e del presidente dell'azienda, che è il ministro) queste questioni passino per il consiglio di amministrazione o quanto meno siano di competenza del direttore generale e del ministro, presidente dell'azienda.

Pertanto, essendo già prevista nell'articolo 28 la delegificazione sostanziale della materia, temo che, non facendo alcuna citazione, si possa creare una *vacatio legis* che potrebbe comportare delle difficoltà piuttosto che delle agevolazioni quali quelle che hanno motivato la proposta dell'onorevole Marzotto Caotorta.

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

ART. 1.

Alle carriere del personale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, previste dai quadri n. 1, con esclusione del personale rivestito di qualifica dirigenziale, e n. 2, annessi al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, ed allegati alla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, sono sostituite le categorie e relativi profili professionali, risultanti dalle tabelle allegate al quadro n. 1 annesso alla presente legge.

L'inquadramento nelle singole categorie di cui al primo comma sarà disposto con riferimento alla qualifica rivestita alla data del 30 settembre 1978, come risulta dall'allegato quadro n. 2 di equiparazione del personale, salvo quanto previsto ai successivi articoli 8 e 10 della presente legge.

In sede di primo inquadramento, ai dipendenti, che rivestiti di una qualifica cui sono pervenuti per concorso interno, bandito e definito nel periodo compreso dall'8 gennaio 1971 al 30 settembre 1978, vengono inquadrati in una categoria inferiore a quella in cui sarebbero stati inquadrati se non avessero partecipato al concorso stesso, è concesso diritto di opzione, a domanda, fra l'inquadramento o nella categoria professionale assegnata per la qualifica posseduta al 30 settembre 1978 o in quella cui avrebbero avuto titolo per effetto della qualifica rivestita in precedenza al concorso.

La domanda stessa deve essere prodotta entro sessanta giorni dalla data di comunicazione in via amministrativa del provvedimento di inquadramento disposto ai sensi e nei termini di cui al secondo comma del presente articolo.

Nei modi e nei termini previsti dal precedente comma, è concesso diritto di opzione ai dipendenti che hanno ottenuto il cambio di qualifica nel periodo compreso dall'8 gennaio 1971 al 30 settembre 1978 ai sensi dell'articolo 48 dello Stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni.

Il provvedimento adottato a seguito della dichiarazione di opzione di cui ai precedenti commi è irrevocabile.

Gli onorevoli Guasso e Forte hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sesto rigo, dopo le parole: « n. 1077 » *aggiungere le altre:*

« e successive modificazioni ed integrazioni ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento: *Al secondo comma, sostituire le parole*: « 30 settembre 1978 » *con le altre*: « 30 giugno 1979 ».

BAGHINO. Con quest'emendamento e con gli altri uguali che presenterò ai successivi commi dell'articolo, intendo ampliare la fascia dei destinatari della norma, spostando appunto la data prevista a quella del 30 giugno 1979.

FORTE, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento, in quanto la data del 30 settembre 1978 è vincolante per tutto il disegno di legge: infatti, il periodo previsto nell'articolato è quello in cui si sono verificati i concorsi interni, lo spostamento del personale, e così via.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei aggiungere a quanto detto dal relatore che ci troviamo di fronte ad un tipico provvedimento-catenaccio, di passaggio, cioè, da un sistema ad un altro: ed è bene che tale passaggio avvenga con riferimento a date certe, e quindi non relative al futuro, al nuovo sistema.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino.

(*È respinto*).

Gli onorevoli Bocchi e Forte hanno presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, secondo rigo, sopprimere la parola: « che ».

FORTE, *Relatore*. Ritiriamo l'emendamento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, quinto rigo, inserire, prima della parola: « vengono », *la parola:* « che ».

FORTE, *Relatore*. Ritiriamo anche quest'emendamento che, assieme all'altro, dava origine ad una modifica del testo puramente formale.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato i seguenti emendamenti:

Al terzo comma, quinto e dodicesimo rigo, sostituire le parole: 30 settembre 1978, *con le altre*: 30 giugno 1979.

Al quinto comma, quinto rigo, sostituire le parole: 30 settembre 1978, *con le altre*: 30 giugno 1979.

Entrambi questi emendamenti risultano preclusi a seguito della reiezione dell'identico emendamento presentato al secondo comma.

Pongo in votazione l'articolo 1 che, a seguito della modifica testé apportata, risulta così formulato.

ART. 1.

Alle carriere del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, previste dai quadri n. 1, con esclusione del personale rivestito di qualifica dirigenziale, e n. 2, annessi al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive modificazioni e integrazioni ed allegati alla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, sono sostituite le categorie e relativi profili professionali, risultanti dalle tabelle allegate al quadro n. 1 annesso alla presente legge.

L'inquadramento nelle singole categorie di cui al primo comma sarà disposto con riferimento alla qualifica rivestita alla data del 30 settembre 1978, come risulta dall'allegato quadro n. 2 di equiparazione del personale, salvo quanto previsto ai

(...)

no inquadrati nelle categorie e nei profili professionali corrispondenti, secondo il quadro di equiparazione allegato alla presente legge, alle qualifiche per le quali hanno concorso.

Ai fini del calcolo dell'anzianità restano in vigore le norme di cui al penultimo comma dell'articolo 77 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, ed all'articolo 8 della legge 17 agosto 1974, n. 396.

Agli effetti dell'applicazione del secondo comma dell'articolo 1 della presente legge, operano le promozioni a qualsiasi qualifica ferroviaria aventi decorrenze giuridiche comprese entro il 1° ottobre 1978.

Per la formazione ed il miglioramento professionale dei dipendenti, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è tenuta ad osservare il disposto dell'articolo 55 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni. A tal fine non trovano applicazione le norme previste dal decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1972, n. 472, e successive modificazioni ed integrazioni.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, dopo le parole: « ritenute idonee », *aggiungere le parole*: « e fissate nel decreto ministeriale che bandisce il concorso di avanzamento ».

FORTE, *Relatore*. Sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

FORTE, *Relatore*. Vorrei brevemente far presente una questione formale: il secondo comma dovrebbe terminare con le parole: « su base nazionale » ed il terzo dovrebbe cominciare con le parole: « Il passaggio da una categoria professionale inferiore ».

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Forte, provvederemo in sede di coordinamento.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, dopo la parola: « utili », *inserire la parola*: « tutte »;

e sostituire le parole: « con decorrenza giuridica anteriore al 1° ottobre 1978 », *con le altre*: « con decorrenza giuridica anteriore al 1° luglio 1978 ».

BAGHINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte e Caldoro hanno presentato il seguente emendamento:

Al quarto comma, dopo la parola: « inquadramento », *aggiungere*: « Agli stessi fini, al personale che in sede di 1° inquadramento si avvale della facoltà di opzione di cui al terzo e quinto comma dell'articolo 1 della presente legge, l'anzianità maturata nella qualifica precedente al 30 settembre 1978 è riconosciuta come maturata nella qualifica per la quale si esercita la facoltà di opzione ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte-Caldoro.

(*È approvato*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al dodicesimo comma, sopprimere le parole: « nelle graduatorie di avanzamento formate per i posti disponibili dal 1° luglio 1978 al 30 settembre 1978, in base alle norme della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni ».

Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

All'inizio del tredicesimo comma, sopprimere le parole: « In via transitoria ».

FORTE, *Relatore*. Sono contrario.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È respinto*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al quindicesimo comma, sostituire le parole: « comprese entro il 1° ottobre 1978 », *con le parole*: « comprese entro il 30 giugno 1979 ».

BAGHINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forte e Bocchi hanno presentato il seguente emendamento:

Al quattordicesimo comma, dopo le parole: « corrispondenti », *aggiungere*: « alle qualifiche per le quali hanno concorso secondo il quadro di equiparazione della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo quindi in votazione l'articolo 10 nel suo complesso, con le modifiche testè apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

La decorrenza delle promozioni da attribuire agli idonei dei concorsi interni per le qualifiche di cui al quadro 7 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, conclusi in data anteriore al 7 dicembre 1976, deve coincidere con tale data, limitatamente alle disponibilità ad essa riferite quando la immissione nelle funzioni non sia avvenuta anteriormente al 7 dicembre 1976.

Gli effetti economici decorrono nei casi previsti dal precedente comma dalla data fissata per l'effettiva immissione nelle funzioni.

Ai vincitori dei concorsi interni, già effettuati od ancora in via di svolgimento, banditi ai sensi dell'articolo 111, sesto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, per l'avanzamento alla qualifica di Ispettore è attribuita, nella stessa qualifica, ai soli effetti giuridici, la decorrenza prevista dall'articolo 16, penultimo comma, del succitato decreto, salve le posizioni più favorevoli eventualmente acquisite. Il disposto di cui al presente comma, relativamente alla qualifica di Ispettore, si applica anche ai vincitori del concorso bandito ai sensi dell'articolo 13 della legge 17 agosto 1974, n. 396.

Gli onorevoli Guasso e Forte hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo « 1077 », *aggiungere*: « e successive modificazioni ed integrazioni ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Forte e Bocchi hanno presentato il seguente emendamento:

Il secondo comma è così modificato: « Nei casi previsti dal precedente comma gli effetti economici decorrono dalla data fissata per l'effettiva immissione nelle funzioni ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il relatore, onorevole Forte, ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma aggiungere dopo le parole: 28 dicembre 1970, n. 1077, *le al-*

(...)

sto caso è proprio il capo ufficio compartimentale del servizio di appartenenza.

BAGHINO. Il fatto che ciò sia già previsto nella legge n. 425 non esclude che si possa fare una precisazione, tanto più che in tale legge sono contemplate norme diverse per le promozioni e le graduatorie.

PRESIDENTE. L'emendamento avrebbe dovuto essere formulato in questo modo: « Qualora tale utilizzazione sia richiesta per carenze di personale prevedibili, il provvedimento di conferimento di funzioni superiori, secondo la legge vigente, deve avere... ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino sostitutivo del terzo comma.

(*È respinto*).

Il relatore, onorevole Forte, ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma sostituire le parole: « Qualora tale utilizzazione sia richiesta per carenze di personale prevedibili », *con le altre*: « Qualora tale utilizzazione sia richiesta per prevedibili carenze di personale ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 12 nel suo complesso con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

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

ART. 13.

Dall'entrata in vigore della presente legge lo stato matricolare del personale ferroviario dipendente dai Servizi centrali dell'Azienda Autonoma delle F.S. è compilato e conservato dalla Matricola Generale; per il restante personale lo stato matricolare è compilato e conservato presso la sede compartimentale di appartenenza.

L'immatricolazione di tutto il personale ferroviario viene effettuata dalla Matricola Generale.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 14.

La sezione C del quadro II della tabella unica degli stipendi, paghe o retribuzioni dei dipendenti civili e militari dello Stato allegata al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituita, con decorrenza 1° ottobre 1978, dalla tabella allegata alla presente legge.

In tale tabella sono indicate, per ciascuna categoria professionale, la misura iniziale annua dello stipendio ed otto successive classi biennali di stipendio, ognuna delle quali comporta un aumento costante pari all'8 per cento della misura iniziale, nonché successivi aumenti periodici biennali in numero illimitato, ognuno dei quali comporta un aumento costante pari al 2,50 per cento dell'ultima classe di stipendio.

Le classi di stipendio e gli aumenti periodici di stipendio, che cadono nel corso del mese, si conferiscono con decorrenza dal primo giorno dello stesso mese.

Al fine dell'applicazione delle leggi vigenti che prevedono l'attribuzione di aumenti periodici di stipendio per situazioni particolari, le misure iniziali e le successive classi di stipendio sono suscettibili di aumenti periodici convenzionali ognuno dei quali comporta un aumento costante pari al 2,50 per cento delle medesime.

L'articolo 59 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, è soppresso.

Ai fini della determinazione della misura del trattamento di quiescenza di cui

(...)

le revoche all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato entro il termine di 30 giorni dalla data in cui tale modifica è stata comunicata per tramite i fogli disposizioni compartimentali ».

BAGHINO. Ho proposto quest'emendamento perché l'espressione usata nel testo: « purché notifichi le revoche alle Organizzazioni Sindacali entro il termine di 30 giorni dalla data in cui è stata resa pubblica la modifica stessa » non garantisce che tale modifica venga pubblicata sui fogli appositi che devono essere portati a conoscenza di tutto il personale.

FORTE, *Relatore*. Per quest'emendamento, mi rimetto alla decisione della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Baghino.

(*È approvato*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il quarto comma con il seguente: « La revoca della delega va inoltrata esclusivamente in forma scritta alla Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato ».

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Fiori hanno presentato il seguente emendamento:

Al quarto comma, sostituire le parole: « che provvederà, nei tempi concordati, a darne avviso » *con la parola*: « o ».

MARZOTTO CAOTORTA. Siccome la trattenuta sullo stipendio del lavoratore implica un rapporto diretto tra quest'ultimo e l'azienda, è giusto prevedere che anche la revoca della delega ad effettuare la trattenuta stessa possa essere trasmessa direttamente all'azienda. Questo principio, del resto, è già in atto presso l'amministrazione delle poste e quindi ritengo sia opportuno, per una questione di equilibrio, introdurlo anche in quella delle ferrovie dello Stato.

FIORI. Con il nostro emendamento intendiamo prevedere la facoltà, per il dipendente, di inviare la revoca della delega ad effettuare la trattenuta sullo stipendio direttamente all'azienda, in quanto spesso chi è obbligato a far passare tale revoca tramite la propria organizzazione sindacale è soggetto a delle pressioni perché non prenda questa decisione.

FORTE, *Relatore*. Sono contrario allo emendamento Baghino, che è il più lontano dal testo e lo modifica sostanzialmente, mentre per l'emendamento Marzotto Caotorta e Fiori mi rimetto alla decisione della Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ricordo che abbiamo già votato, al secondo comma, un emendamento Baghino, stabilendo che la revoca della delega data all'azienda ad effettuare la trattenuta venga notificata direttamente alla azienda stessa. Non sarebbe opportuno, quindi, per un minimo di coerenza, stabilire che la revoca della delega venga inoltrata, in maniera alternativa, all'organizzazione sindacale o all'azienda. È vero che la causale della revoca di cui si parla, rispettivamente, al secondo e al quarto comma, è diversa, ma sempre di revoca si tratta. Mi chiedo pertanto se non sia il caso, magari in sede di coordinamento, e con il consenso dell'onorevole Baghino, di modificare il secondo comma nel senso di introdurvi quella previsione alternativa che si vuole stabilire nell'ultimo comma dell'articolo.

PRESIDENTE. Dobbiamo votare l'emendamento Baghino che è il più lontano dal testo e poi l'emendamento Marzotto Caotorta che non è precluso dal precedente. In sede di coordinamento, poi, si procederà ad una migliore formulazione dell'articolo.

Pongo in votazione l'emendamento Baghino.

(*È respinto*).

(...)

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

considerate le diverse funzioni spettanti al Parlamento, al Governo e alle forze sociali per quanto riguarda l'iniziativa legislativa,

invita il Governo

pur riconoscendo ad esso la libertà di procedere a qualsiasi forma di consultazione con tutte le forze sociali interessate, a non fare riferimento nel testo dei disegni di legge da presentare alle Camere agli accordi presi con le forze sociali nell'espletamento della sua funzione di titolare dell'iniziativa legislativa ».

(0/2603/1/10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo dire che nel disegno di legge in discussione non vi è alcun riferimento agli accordi intervenuti con le organizzazioni sindacali: l'unico accenno è contenuto nella relazione. Comunque, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione

impegna il Governo, nella pluralità prevista dalla Costituzione, ad ascoltare almeno in sede preliminare tutte le organizzazioni sindacali ».

(0/2603/2/10).

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se l'onorevole Baghino intende fare riferimento a tutte le organizzazioni sindacali, che sono molto numerose, non posso accettare questo ordine del giorno; tuttavia, mi pare di poterlo accogliere come raccomandazione sulla base della precisazione che ho fatto in sede di esame dell'emendamento presentato dal collega all'articolo 3.

BAGHINO. So perfettamente che con la locuzione contenuta nella legge (« organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale ») si intendono esattamente le tre organizzazioni confederali. Ritiro comunque quest'ordine del giorno, però chiedo esplicitamente che, da ora in avanti, l'USFI sia ascoltata almeno in sede preliminare.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Allo stato, non vi è alcuna certezza che l'organizzazione sindacale cui il collega si riferisce sia rappresentativa sul piano territoriale ed all'interno dell'azienda. Prego quindi il collega di farsi parte diligente affinché venga accertato se l'USFI possiede tale caratteristica: nel caso in cui questa verifica abbia esito positivo, certamente l'onorevole Baghino potrà conseguire i risultati che si prefigge.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle dichiarazioni di voto.

GUASSO. Il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge in discussione per i motivi già illustrati in sede di discussione sulle linee generali.

Occorre in primo luogo rilevare che finalmente, dopo due lunghi anni di trattative, si conclude questa importante vicenda contrattuale. Al riguardo, inoltre, va ancora una volta detto che la strada del prolungamento nel tempo dell'applicazione dei contratti relativi al campo del pubblico impiego è una strada sbagliata, da abbandonare, tenuto conto del fatto che

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

55.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 GENNAIO 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 589

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Disposizioni concernenti il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dal Senato) (2612) . . . 589

PRESIDENTE 589, 597, 598, 600, 601

BAGHINO 597, 598

BALDASSARI 592

FIORI, *Relatore* 590, 598, 600

FROIO 598

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* 598, 600

MARZOTTO CAOTORTA 597

RUSSO FERDINANDO 596

Votazione segreta:

PRESIDENTE 606

La seduta comincia alle 9,15.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, su richiesta del gruppo della democrazia cristiana, i colleghi Tombesi e Morazzoni sono sostituiti rispettivamente, per questa seduta, dai deputati Trabucchi e Santuz.

Discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dal Senato) (2612).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti il personale del-

le aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dal Senato nella seduta del 15 dicembre 1978.

Comunico alla Commissione che la I^a^ Commissione affari costituzionali ha espresso su tale provvedimento parere favorevole senza condizioni, mentre la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole « a condizione che al provvedimento sia aggiunto un articolo 14 del seguente tenore: Sugli stanziamenti recati dalla presente legge per l'anno finanziario 1978 possono essere assunti impegni entro il termine di venti giorni dalla data di pubblicazione della legge medesima ».

Prima di dare la parola al relatore, desidero fare un rilievo metodologico. Alla vigilia delle festività natalizie ci trovammo a dover discutere ed approvare in gran fretta il disegno di legge sul contratto dei ferrovieri; oggi, alla vigilia della chiusura dei lavori conseguente alla imminente crisi di Governo, siamo costretti a varare in gran fretta questo provvedimento concernente i postelegrafonici. Ritengo essenziale che in futuro si dimostri maggiore tempestività e non ci si metta più in condizioni di questo genere perché il Parlamento deve poter lavorare con tranquillità, anche per evitare lo scarso approfondimento dei problemi e le inesattezze che in certe circostanze diventano quasi inevitabili (ed infatti per quanto riguarda i ferrovieri già si sono verificati degli inconvenienti). Abbiamo iscritto all'ordine del giorno questo disegno di legge perché non vogliamo che ritardi di carattere istituzionale ricadano su lavoratori che hanno stipulato accordi contrattuali – e che da una maggiore regolarità dei lavori parlamentari dovrebbero sentirsi più adeguatamente tutelati nelle proprie rivendicazioni –, ma il problema della serietà del lavoro del potere legislativo esiste, ed io vorrei che restasse agli atti questo cortese invito al Governo, sia all'attuale sia a quello che gli succederà, affinché si provveda in modo da evitare il verificarsi di queste circostanze veramente incresciose.

L'onorevole Fiori ha facoltà di svolgere la relazione.

FIORI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione è il risultato di accordi intervenuti con le organizzazioni sindacali ed anche la conseguenza di tutta una serie di modificazioni organizzative in atto all'interno delle due aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Da qualche anno, infatti, sono stati introdotti meccanismi automatizzati e sono state apportate modifiche del modulo operativo dell'organizzazione del lavoro: a ciò la X Commissione ha dato, negli ultimi due anni, un apporto determinante con un rigoroso richiamo alle norme di legge volte a realizzare la progressiva eliminazione delle prestazioni oltre l'orario d'obbligo e delle attività cottimizzate.

Questo insieme di esigenze ha indotto l'amministrazione a rivedere il sistema retributivo accessorio in modo da poter qualificare, o quanto meno creare incentivi a qualificazioni diverse sotto il profilo tecnico degli operatori destinati a lavorare negli impianti di automazione; ed anche in modo da poter evitare quelle situazioni sperequative dal punto di vista del guadagno accessorio precedentemente riscontrate in alcuni settori dell'istituto. Mi pare che il provvedimento, nel complesso, soddisfi tali esigenze.

Esso prevede alcuni aspetti incentivanti costituiti da un premio di produzione e da un premio di fine esercizio legati alla presenza e alla produttività. In pratica tali premi vengono erogati soltanto nelle giornate di effettivo servizio e negati in caso di assenza, a meno che non si tratti di congedo ordinario, di malattia o di infortunio per cause di servizio. Viene anche introdotto qualcosa di nuovo rispetto ad analoghe erogazioni in vigore presso altre amministrazioni dello Stato, e cioè il premio di produzione è ridotto in caso di permessi fino a due ore e completamente tolto per permessi che superino tale limite: si tratta di una innovazione di notevole importanza perché nel settore pubblico la questione dei permessi, più o me-

(...)

zioni è stato presentato al Senato un disegno di legge, ed io mi auguro che possa essere approvato con la massima rapidità. Certo esso non costituisce, da solo, la riforma dell'intero Ministero delle poste, tuttavia potrà almeno evitare – ciò rappresenta uno degli obiettivi della nostra Commissione – ulteriori sprechi nel settore delle telecomunicazioni attraverso l'unificazione dei servizi dell'azienda di Stato e dell'amministrazione delle poste.

Per concludere, dichiaro di essere favorevole alla approvazione, nel corso di questa stessa seduta, del disegno di legge in discussione, augurandomi che esso venga tempestivamente rinviato al Senato qualora decidessimo di accogliere il suggerimento tecnico formulato dalla V Commissione bilancio.

MARZOTTO CAOTORTA. Per quanto attiene al merito del provvedimento, non ho che da associarmi a quanto detto dal relatore e dall'onorevole Ferdinando Russo; concordo, infatti, nel dire che esso potrà introdurre maggiore razionalità nel sistema delle poste e telecomunicazioni, migliorando il servizio ed incentivando la presenza per personale per combattere il deprecato assenteismo.

Vorrei fare, però, due precisazioni. In primo luogo non posso non deplorare il fatto che gli uffici della Camera abbiano impiegato 29 giorni per assegnare questo disegno di legge alla nostra Commissione.

BAGHINO. Quando abbiamo voluto, siamo riusciti a farci assegnare un provvedimento dalla sera alla mattina. Non scarichiamo ogni colpa sui funzionari della Camera !

MARZOTTO CAOTORTA. Credo che la nostra richiesta sia stata esplicita. Resta il fatto che il provvedimento, trasmesso dal Senato alla Presidenza della Camera il 20 dicembre, ci è stato assegnato solo il 19 gennaio: è vero che c'è stata l'interruzione dei lavori per le festività natalizie, ma questi sono ripresi già dall'8 gennaio. C'è stato poi il congresso del partito liberale, che ha provocato un'altra interruzione, ed ora ci troviamo a dover esaminare questo testo in gran fretta. Ciò non sarebbe accaduto se gli uffici fossero stati più solleciti.

Una seconda osservazione vorrei farla a proposito del parere espresso dalla V Commissione bilancio. Trovo deplorevole che si debba ricorrere ad un articolo aggiuntivo, la cui introduzione comporterà il rinvio del provvedimento al Senato. Tuttavia pare che l'introduzione di tale articolo sia indispensabile per ragioni tecniche dal momento che, in base alla nuova legge finanziaria, a partire dal 1° gennaio di quest'anno le somme dei residui passivi del bilancio 1978 non sono più riscuotibili: l'articolo aggiuntivo costituisce una eccezione a tale norma permettendo l'utilizzazione di quei residui per il pagamento del premio dello scorso anno.

In queste condizioni, non mi rimane che invitare i colleghi ad una immediata approvazione del testo pervenutoci dal Senato con la sola aggiunta, indispensabile, suggerita dalla V Commissione (e che non rispecchia altro che una dimenticanza da parte dell'altro ramo del Parlamento), in modo che nella stessa mattinata il provvedimento possa essere rinviato al Senato per riceverne definitiva approvazione.

BAGHINO. Il fatto è che il Senato al momento dell'approvazione di questo disegno di legge non aveva ancora approvato la legge finanziaria.

MARZOTTO CAOTORTA. Non dimentichiamo che questa legge non solo è urgente per rimettere ordine nel sistema postale, ma si occupa anche della necessità di pagare tempestivamente gli arretrati dovuti.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che i pareri della I e della V Commissione hanno carattere vincolante, per cui qualora la nostra Commissione decidesse di non accogliere l'emendamento proposto dalla Commissione bilancio, scatterebbe la

procedura prevista all'articolo 93, terzo comma, del regolamento, che può comportare la remissione in Assemblea del provvedimento.

FROIO. Anche il gruppo socialista è favorevole alla approvazione di questo disegno di legge e ritiene che l'urgenza del momento non consenta ulteriori rinvii, pur deplorando, ovviamente, il fatto di dover operare con l'assillo di imminenti scadenze e senza la possibilità del dovuto approfondimento.

Riteniamo, comunque, che questo provvedimento, frutto di una trattativa intercorsa tra organizzazioni sindacali, dirigenti dell'azienda e rappresentanti del Ministero, introduca delle grosse innovazioni, prime tra tutte l'abolizione del cottimo e l'introduzione di un premio di produzione.

BAGHINO. Mi dispiace di dover essere spesso costretto a fare degli interventi che, riportati all'esterno, risultano antipatici e danno l'impressione che il Movimento sociale italiano sia nemico dei lavoratori. Così è infatti avvenuto per il disegno di legge sui ferrovieri al quale, coerentemente, il mio gruppo non ha potuto dare voto favorevole. Eppure non è così che stanno le cose, tanto è vero che il Senato ha riflettuto a lungo su quel provvedimento.

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Comunque lo ha approvato.

BAGHINO. Lo ha approvato in Aula a seguito del rifiuto del Presidente di procedere alla assegnazione alla Commissione competente in sede legislativa: questa è la verità.

PRESIDENTE. Il Senato ha un regolamento diverso dal nostro, onorevole Baghino.

BAGHINO. Resta il fatto che l'VIII Commissione aveva chiesto l'assegnazione in sede legislativa e che il Presidente non l'ha concessa.

FIORI, *Relatore*. Non l'ha concessa perché nel provvedimento è previsto un onere superiore ai 50 miliardi.

BAGHINO. Qui alla Camera, invece, avvengono assegnazioni in sede legislativa che vanno oltre la norma, visto che in base all'articolo 92, primo comma, del regolamento, tale assegnazione dovrebbe riguardare soltanto progetti di legge inerenti questioni che non abbiano speciale rilevanza di ordine generale; ed a tale stato di cose non ci si può opporre a causa del rapporto numerico esistente in Assemblea.

Questa è la realtà e la si subisce anche con questo provvedimento che noi veniamo ad approvare all'ultimo momento. Voi non potete insinuare che il gruppo del MSI-destra nazionale, che è minoritario ed è all'opposizione, abbia intralciato e ritardato provvedimenti attesi da lavoratori, siano essi ferrovieri o postelegrafonici. Il ritardo con cui è arrivato al nostro esame questo provvedimento di legge è da addebitare soprattutto alla mancanza di sollecitazioni da parte delle altre forze politiche presenti in Commissione. Infatti, esso è stato approvato al Senato nella seduta del 15 dicembre, è stato trasmesso alla Presidenza della Camera il 20 dicembre ma è giunto a noi soltanto oggi, 31 gennaio. Perché questo rtiardo se veramente vi era l'interesse ad approvarlo con immediatezza? Quando si è trattato di approvare la legge per i ferrovieri non vi erano stati tempi morti tra la trasmissione da parte della Presidenza della Camera e l'approvazione presso la nostra Commissione! Ne consegue, quindi, che siamo obbligati a fare in fretta. È poi inutile fare delle critiche al provvedimento e dire che se ci fosse stato maggior tempo esso poteva essere oggetto di modifiche (come ha detto l'onorevole Baldassari che ha letteralmente « smontato » articolo per articolo il provvedimento di legge) quando poi non si è avuto il coraggio di farle.

Entrando nel merito, debbo rilevare che gli aspetti incentivanti del disegno di legge, costituiti da un premio di produzione, da un premio di fine esercizio, entrambi legati alla presenza e alla produttività

(...)

al personale interessato che non subirebbe danni a causa di eventuali ritardi nell'emanazione della legge stessa.

Con queste osservazioni, in conclusione, ribadisco la mia intenzione di esprimere voto favorevole sul disegno di legge.

PRESIDENTE. Riallacciandomi a quanto detto dall'onorevole Baghino, desidero ribadire la mia opinione, già espressa in apertura di seduta e che credo sia unanimemente condivisa dai colleghi della Commissione. Deploro, quindi, il fatto di essere costantemente costretti a discutere importanti provvedimenti in condizioni che non sono certo le più adatte a favorire una loro approfondita valutazione, ed esorto il Governo – l'attuale come il futuro – a provvedere in modo tale da non costringerci più a lavorare in questa maniera.

Per quanto riguarda l'*iter* del provvedimento legislativo, invece, devo sottolineare come ogni collega debba regolarsi in base ai propri convincimenti senza fare alcuna valutazione sui lavori del Senato in quanto le due Camere sono tra loro assolutamente indipendenti.

Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

FIORI, *Relatore*. Devo fare qualche considerazione sulle osservazioni avanzate dagli onorevoli Baldassari e Baghino. In primo luogo, a proposito del compenso di intensificazione, desidero far notare come nei primi nove mesi del 1978, in confronto allo stesso periodo del 1977, siano state erogate 12.258.164 ore in meno di lavoro straordinario, per un valore pari a circa 32 miliardi; il che significa che sono state elevate le rese d'opera per ciascun operatore (rendendo necessaria una minore richiesta di prestazioni straordinarie). Si tratta di dati e di situazioni strettamente connesse a decisioni a suo tempo adottate dalla X Commissione trasporti.

Per quanto riguarda le osservazioni svolte dall'onorevole Baldassari a proposito della riforma aziendale e dei caratteri che essa dovrà avere, non affronto il discorso perché ritengo che avremo modo di approfondirlo quando sarà il momento. Senza dubbio una maggiore autonomia di gestione e un maggiore potere nelle mani del consiglio di amministrazione saranno i caratteri fondamentali, ma oggi come oggi è prematuro parlarne.

Rilievi sono stati fatti anche a proposito della eliminazione dei compensi, di cui all'articolo 9 del disegno di legge. Si tratta, tra l'altro, di una necessità di carattere procedurale e formale dal momento che si determinavano non poche complicazioni al momento della liquidazione. La sostituzione di tali compensi con un unico premio di fine esercizio mi sembra una innovazione estremamente positiva.

Un'ultima valutazione: si è insistito da parte degli onorevoli Baghino e Baldassari sul premio di intensificazione.

Per l'esperienza che ho fatto in questo servizio, posso affermare che il lavoratore è anche disposto a surrogare le mansioni del lavoratore assente, sempre che venga ricompensato in qualche modo. Diversamente dovremmo fare sull'esempio di Stachanov, ma anche in Russia egli è stato beatificato e messo sugli altari!

Concludendo, ringrazio tutti i colleghi intervenuti nel dibattito e confermo il parere favorevole sul provvedimento di legge al nostro esame.

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Anch'io mi associo al ringraziamento espresso ai commissari intervenuti nel dibattito da parte del relatore, onorevole Fiori. Non è mia intenzione entrare nel merito del disegno di legge che, a mio giudizio, rappresenta un primo punto di partenza per il riordinamento del sistema postale. Certamente questo provvedimento di legge non è né completo né perfetto (e d'altra parte quale provvedimento può definirsi tale?), soprattutto se si considera che si tratta di arrivare ad un equilibrio di parametri quali l'organizzazione del lavoro e la dimensione della domanda dei servizi postali. I primi effetti dell'applicazione parziale dei meccanismi previsti hanno avuto dei risultati certamente positivi, e con ciò intendo riferirmi al recupero degli sperperi, all'aumento della produttività e al

(...)

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

57.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 MARZO 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico (2657) 613

PRESIDENTE 613, 623, 626, 627, 628, 629, 630, 632, 633, 634, 636, 637, 642, 646, 647, 648, 650
BAGHINO 649
BALDASSARI 618, 626, 632, 633
BOCCHI 636
FIORI 620, 635
GATTO VINCENZO 648
GUASSO 635
GUERRINI 621
GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* . . . 622, 625, 628, 630, 632, 633, 634, 636, 646, 647, 648
MARCHI DASCOLA ENZA . 630, 634, 636, 642, 648
MARZOTTO CAOTORTA 626, 635, 649
MASSARI 621
PANI 626, 636, 637
RUSSO FERDINANDO, *Relatore* . 615, 622, 625, 628, 630, 632, 634, 636

Votazione segreta:

PRESIDENTE 650

La seduta comincia alle 16,15.

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

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 19, quarto comma, del Regolamento, i deputati Del Rio e Massari sostituiscono rispettivamente, per la seduta odierna, i deputati Marocco e Lupis.

Discussione del disegno di legge: Nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico (2657).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico ».

Iniziando questa riunione desidero ricordare che ad essa si è giunti per la volontà della Commissione di rimuovere ogni ostacolo per garantire ai lavoratori postelegrafonici il loro diritto innegabile ad un contratto scaduto da troppo tempo.

Il disegno di legge oggi al nostro esame ci è pervenuto quando si apriva la crisi di Governo e veniva quindi bloccata la nostra attività legislativa. Abbiamo provveduto perciò a richiedere al Presidente della Camera, per questo e per altri disegni di legge, una deroga e la possibilità di discuterli comunque. Questa possibilità è venuta meno a causa dell'opposizione del gruppo radicale che si appuntava non già contro questo specifico provvedimento, ma contro la possibilità di svolgere attività legislativa in periodi di crisi di Governo.

Caduta l'opposizione del gruppo radicale ho iscritto immediatamente il disegno di legge all'ordine del giorno in sede referente; nella relazione, che svolsi io stesso, ne ho chiesto il trasferimento in sede legislativa. L'accordo di tutti i gruppi, la sollecitudine della Presidenza della Camera, la solerzia degli uffici nonché l'impegno della I e della V Commissione ci consentono oggi di discutere questo disegno di legge in sede deliberante.

Tutti insieme, dunque, abbiamo ottenuto ciò che desideravamo.

In questa occasione desidero ringraziare, pertanto, il Presidente della Camera e tutti coloro che hanno messo in condizione la Commissione di svolgere il proprio lavoro, anche in condizioni istituzionali e politiche così difficili.

Ricordo ai colleghi che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole al disegno di legge al nostro esame. La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole con la seguente motivazione: « Premesso che l'attribuzione, prevista dall'articolo 6, al ministro della determinazione dei criteri per l'adeguamento automatico degli organici sembra violare la riserva di legge costituzionalmente prevista, esprime parere favorevole sul disegno di legge a condizione che il primo comma dell'articolo 6 sia sostituito dal seguente: « Con decreto del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione e previa consultazione delle organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative, sono stabiliti gli indici parametrici valevoli per l'adeguamento degli organici del personale dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dell'esercizio: tale adeguamento deve essere strettamente correlato allo sviluppo dei servizi, del traffico telefonico complessivo, degli impianti e dei circuiti nonché alle esigenze organizzative degli uffici esecutivi ».

La I Commissione affari costituzionali ha espresso altresì parere favorevole agli emendamenti presentati dal Governo e trasmessi dalla Commissione di merito in data 12 marzo 1979, a condizione che l'emendamento all'articolo 13 sia così modificato: « Per esigenze di servizio al personale con qualifica dirigenziale ed al personale direttivo delle qualifiche ad esaurimento può essere conferito l'incarico temporaneo dell'esercizio delle funzioni della qualifica superiore ».

Desidero, infine, ricordare ai colleghi che ogni emendamento che essi vorranno presentare – e ovviamente possono farlo secondo i normali criteri, anche se ci troviamo in una sede legislativa concessa in un periodo straordinario, come ho detto poc'anzi, in deroga ad un accordo di carattere generale – dovrà essere sottoposto alla valutazione delle Commissioni di merito V bilancio e I affari costituzionali, a seconda che si tratti di emendamenti che modifichino la misura della spesa o che ineriscano al merito del disegno di legge sottoposto al nostro esame, dal momento che nessuna delle sue parti – a mio modo di vedere – è sottraibile al giudizio della I Commissione.

Ho sentito il dovere di dire tutto ciò esclusivamente per informare la Commissione dell'andamento delle cose e certo non per « frenare » il dibattito che dovrà svolgersi secondo il suo normale *iter*, sen-

za che nessuno si senta vincolato, salvo che da considerazioni di carattere politico rimesse alla coscienza di ciascuno.

L'onorevole Ferdinando Russo ha, pertanto, facoltà di svolgere la relazione.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Innanzi tutto desidero ringraziare il presidente della Commissione per averci consentito, con il suo impegno, di esaminare oggi – nonostante la difficile situazione politica – il disegno di legge relativo all'ordinamento ed al trattamento economico del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, con decorrenza a partire dal 1° maggio 1978.

L'attesa che si è venuta a determinare, da parte degli interessati, attorno a questo disegno di legge è facilmente comprensibile e lo risulta ancor di più se si prende in considerazione il fatto che altri settori del pubblico impiego – a seguito di iniziative assunte nel corso di questa legislatura – hanno già avuto modo di beneficiare di alcuni momenti innovativi relativamente, per l'appunto, ad aspetti giuridici ed economici. A titolo d'esempio ricordo ai colleghi che la nostra Commissione ha già deliberato in merito al trattamento giuridico ed economico del personale dell'azienda ferroviaria che ha molte caratteristiche in comune con le due aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

La portata del provvedimento al nostro esame, voluto da tutte le organizzazioni sindacali rappresentative del personale postelegrafonico, è misurabile, inoltre, dal fatto che con esso si dà un duro colpo alla cosiddetta « giungla tabellare », con la quale e nella quale il personale delle aziende è stato disperso, prevedendo il passaggio dalle numerose tabelle ad un numero di categorie molto omogenee che consentono una migliore distribuzione del personale, oltre ad essere più facilmente leggibili dall'esterno.

Il disegno di legge al nostro esame mira, quindi, ad eliminare le ormai storiche carriere e le tradizionali « barriere gerarchiche » legate al titolo di studio che rendevano quasi impossibile la mobilità del personale oltre che la valorizzazione di alcune capacità professionali maturate attraverso l'esperienza. Tale eliminazione è consentita dalla assunzione di criteri organizzativi del personale, rapportabili ai modelli organizzativi propri della realtà industriale, al fine di accrescere la produttività delle aziende postali (necessità, quest'ultima, messa in rilievo anche nel corso del dibattito sul bilancio del Ministero) valorizzando l'esperienza accumulata dal singolo dipendente nello svolgimento delle proprie funzioni.

In questo senso il provvedimento privilegia la professionalità del lavoratore rispetto alla collocazione gerarchica o alla qualifica, contrariamente, quindi, a quanto fino ad oggi tradizionalmente avveniva: si passa così da 24 tabelle ad 8 categorie nell'ambito delle quali è compreso tutto il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, con esclusione della fascia dirigenziale per la quale è prevista una diversa regolamentazione. A queste otto categorie corrispondono otto livelli di attività di diversa importanza; nell'ambito di ciascuna categoria dovranno successivamente – con decreto ministeriale, previa consultazione delle organizzazioni sindacali – essere individuati i vari profili professionali di pari valore.

Inoltre, anche se il provvedimento non mira direttamente ad un recupero salariale, quest'ultimo si realizza non soltanto attraverso l'esaltazione della professionalità, ma anche e soprattutto attraverso il miglioramento della produttività che il provvedimento medesimo mira ad ottenere spingendo il lavoratore a migliorare le proprie prestazioni attraverso l'apertura di nuove e diverse prospettive di accesso a successive posizioni di servizio all'interno delle aziende medesime.

La possibilità, prevista dal disegno di legge, di passare da una categoria ad una altra superiore per quei lavoratori più capaci e per coloro i quali abbiano acquisito una particolare esperienza nello svolgimento delle proprie mansioni e partecipando a corsi di qualificazione professionale, di specializzazione e di aggiorna-

(...)

per il rinnovo contrattuale del personale postelegrafonico per il triennio 1° maggio 1976-30 aprile 1979, di cui al protocollo sottoscritto il 9 agosto 1978.

Sono queste le caratteristiche principali del provvedimento che io invito la Commissione ad approvare, evitando quegli emendamenti che non ci consentirebbero, appunto, una pronta approvazione. Pur avendo, infatti, anch'io notato l'opportunità di un maggiore approfondimento in qualche parte dell'articolato, e di colmare taluni vuoti del testo – particolarmente quello legato ai sostituti portalettere ed alla possibilità dell'adeguamento dei contingenti nell'apposita tabella di quella che sarà la categoria terza, attraverso lo stesso meccanismo previsto per altre categorie – ritengo tuttavia più produttivo non apportare al testo stesso emendamenti a meno che essi non siano strettamente necessari al fine della sua chiarezza e non comportino nuovi oneri, perché un rinvio del provvedimento alla Commissione bilancio ne pregiudicherebbe l'approvazione a tempo indeterminato, anche in considerazione dell'incerta durata dell'attuale legislatura.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Russo per la brillante relazione, e ringrazio anche il Governo per la massiccia e qualificata presenza, essendo tra noi il ministro Gullotti ed i sottosegretari Dal Maso e Tiriolo.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. Desidero innanzi tutto ricordare come nel provvedimento in esame siano trasfusi i contenuti di un accordo sindacale che rappresenta un grande successo dei lavoratori postelegrafonici, conseguito con lotte e con battaglie sindacali responsabili che si sono poi tradotti in azioni di sciopero estremamente contenute. Io ritengo debba essere sottolineato come – e l'amministrazione rappresentata qui dal ministro ne può dare atto – la necessità di conseguire un diverso e più avanzato aspetto contrattuale e normativo sia stata sostenuta e difesa senza ledere i diritti dell'utenza e dei cittadini.

Ritengo che con il contenuto di questo disegno di legge si sia raggiunto un risultato estremamente importante innanzi tutto per quanto riguarda la nuova classificazione che, superando quella attuale che suddivide in 22 classifiche i lavoratori postelegrafonici, permette l'adeguamento alla situazione esistente ormai per quasi tutti i lavoratori, situazione che tende alla riduzione ed al contenimento della classificazione dei livelli di professionalità.

Un altro importante aspetto noi riteniamo sia poi quello della equiparazione tra operai ed impiegati, e non meno interessante è quello relativo al trattamento economico, anche se a questo riguardo si può dire che nei confronti dei postelegrafonici esso è ancora inadeguato rispetto a quello vigente per altre categorie di lavoratori dell'industria, del pubblico impiego, delle aziende di Stato. Va comunque detto che con questo disegno di legge si compie indubbiamente un ulteriore passo avanti verso un adeguamento economico dei lavoratori postelegrafonici rispetto ad altre categorie di lavoratori anche se, ripeto, delle inadeguatezze a questo riguardo non mancano.

Ma la considerazione centrale che intendo fare attiene alla realtà nella quale viene inserita la nuova normativa. A questo proposito non posso nascondere la preoccupazione per le ammissioni provenienti dalla stessa amministrazione la quale, nel « libro bianco » che è stato appena consegnato ai commissari, denunzia la situazione esistente nell'ambito dei settori di lavoro ed il fatto che in alcuni di essi si è manifestato un atteggiamento di ostilità nei confronti degli accordi sindacali stipulati il 23 giugno ed il 9 agosto. Queste manifestazioni di dissenso, tra l'altro espresse da ristrette frange di lavoratori, non trovano spiegazione nel cosiddetto « libro bianco », ma, a nostro avviso (è certo che quegli accordi sindacali sono da ritenersi come una conquista di tutti i lavoratori postelegrafonici), sono imputabili alla situazione esistente all'interno dell'azienda; una situazione che ha visto, per

(...)

PRESIDENTE. La questione sollevata non attiene alla procedura, perché in base ad essa ogni deputato presenta gli emendamenti che crede, emendamenti che si provvede poi ad inviare alla Commissione competente per il parere, naturalmente dopo che sono stati accolti con una votazione di massima per evitare una perdita di tempo.

Onorevole Baldassari mantiene l'emendamento ?

BALDASSARI. Il gruppo comunista ritira l'emendamento.

PRESIDENTE. Accogliendo la sollecitazione del relatore e del Governo ?

BALDASSARI. Sì. Riteniamo, comunque, che gli emendamenti possano essere discussi.

PRESIDENTE. C'è sempre un criterio di opportunità al quale i deputati sono liberi o meno di attenersi.

PANI. Noi non chiederemo di mettere in votazione gli emendamenti che abbiamo presentato, ma desideriamo che essi siano valutati; ad evitare che su di essi debba esprimersi la I Commissione affari costituzionali e la V Commissione bilancio, il che ritarderebbe i tempi di approvazione di questo provvedimento legislativo, a nome del gruppo comunista dichiaro che gli emendamenti presentati agli articoli 4, 5 e 6 saranno ritirati dopo l'avvenuta illustrazione.

MARZOTTO CAOTORTA. Il gruppo della democrazia cristiana volutamente non ha presentato alcuni emendamenti al fine di non ritardare l'*iter* di approvazione del disegno di legge; tuttavia ha trasformato il loro contenuto in ordini del giorno dei quali sarà data lettura allorché passeremo ad esaminarli.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

(*Dotazioni organiche e contingenti*).

Le dotazioni dei posti di organico sono stabilite cumulativamente per ciascuna categoria professionale di ciascuna azienda, salvo che per la VII categoria per la quale sono previste due autonome dotazioni organiche, rispettivamente per il personale con funzioni direttive assunto per i compiti di cui alla lettera *a*) e per il personale dell'esercizio e degli uffici destinato ai compiti di cui alla lettera *b*) del precedente articolo 3.

La dotazione organica di ciascuna categoria e la dotazione organica di ciascuno dei due raggruppamenti della VII categoria sono ripartite, in relazione alle esigenze dei servizi e con le modalità di cui al penultimo comma dell'articolo 1, in contingenti autonomi per le diverse qualifiche funzionali in cui essi si articolano, in conformità a quanto stabilito al successivo articolo 5.

Gli onorevoli Guglielmino, Marchi Dascola Enza e Baldassari hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sopprimere le parole:

« In conformità a quanto stabilito al successivo articolo 5 ».

Desidero evidenziare il fatto che questo emendamento non può non essere riferito all'emendamento presentato dagli onorevoli Baldassari, Guglielmino, Marchi Dascola Enza, Pani e Bocchi interamente soppressivo dell'articolo 5. Pertanto, è quest'ultimo emendamento che va prioritariamente illustrato.

BALDASSARI. Brevemente, per illustrare i motivi che ci hanno indotto alla presentazione di questo emendamento interamente soppressivo dell'articolo 5.

In questo articolo è previsto l'adeguamento automatico del personale, così come già stabilito per gli uffici locali, e noi

riteniamo che il suo contenuto contrasti con quanto è previsto nell'accordo confederale sulla legge-quadro del pubblico impiego nel quale è detto che saranno stabilite per legge la coesistenza e le strutture fondamentali dei ruoli organici e le dotazioni complessive. Noi, quindi, con questo disegno di legge, diamo la possibilità all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di adeguare le tabelle organiche ad astratti valori riferentisi al volume del traffico, mentre nell'accordo sindacale si prevede, invece, che la variazione delle tabelle organiche sia effettuata con disposizioni di legge e che il Parlamento e la collettività abbiano la possibilità di vagliare la validità della richiesta delle amministrazioni.

Per quanto riguarda l'estensione alla azienda di Stato per i servizi telefonici vi sono altre considerazioni che riteniamo doveroso sottolineare. Non si capisce come si possano individuare parametri a cui riferirsi per variare le tabelle organiche se si pensa che le nuove tecniche di ammodernamento degli impianti consentono un maggior sviluppo del traffico; alla luce dell'eventuale possibilità di una diminuzione degli organici non si vede come l'amministrazione delle poste abbia la possibilità di introdurre degli indici stabilendo o meno la possibilità di variare gli organici e tanto meno si capisce come si debba collegare l'entità degli organici per le carriere direttive sulla base di percentuali che si riferiscono alle stesse carriere quando, invece, una ristrutturazione dell'azienda può comportare una nuova riflessione sulla entità che queste tabelle devono avere. Noi non riteniamo che sia possibile riferirsi a parametri astratti o ad una semplice correlazione delle tabelle in relazione alle variazioni del traffico.

Un'altra delle considerazioni che ci ha indotti alla presentazione di questo emendamento è quello relativa al fatto che la legge-quadro, a nostro avviso, sminuisce il disegno di legge al nostro esame.

PRESIDENTE. Desidero ricordarle, onorevole Baldassari, che il suo riferimento alla legge-quadro, cioè l'esistenza di una presunta contraddizione tra essa e l'articolo 5 è un riferimento che ha rilievo politico, ma non istituzionale perché la legge-quadro non è ancora legge e non possiamo, quindi, riferirci a ciò che ancora non è.

Ricordo anche ai colleghi che, conformemente a quanto da me detto in ordine alla necessità dell'espressione di un parere su nuovi emendamenti da parte della I Commissione affari costituzionali, l'onorevole Pani, a nome del gruppo comunista, ha dichiarato di ritirare i suoi agli articoli 4, 5 e 6.

Pongo, pertanto, in votazione l'articolo 4 nel suo testo originario.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

(*Ruoli organici dell'Amministrazione PT*).

I ruoli organici del personale delle diverse categorie professionali dell'Amministrazione autonoma delle poste e delle telecomunicazioni sono così determinati:

a) per il personale dell'esercizio degli uffici locali e delle agenzie, osservando le disposizioni del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 9 agosto 1967, n. 1417, e successive modificazioni;

b) per il rimanente personale dell'esercizio, con modalità e criteri conformi a quelli indicati nell'articolo 5 del disegno di legge concernente disposizioni per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Atto Senato n. 1403);

c) per il personale degli uffici, per il personale della VII categoria, raggruppamento *a*) e per il personale dell'VIII categoria, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, sentiti la già indicata commissione paritetica Amministrazione- sindacati e il consiglio di amministrazione, nel limite, rispettivamente, del

3 per cento (uffici), dello 0,75 per cento (VII categoria, raggruppamento *a*) e dello 0,50 per cento (VIII categoria) della dotazione complessiva del personale dell'esercizio.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

La lettera b) *è sostituita dalla seguente:*

b) per il rimanente personale dell'eseroizio, con modalità e criteri conformi a quelli indicati nell'articolo 5 della legge 9 febbraio 1979, n. 49.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento del Governo, condiviso anche nel parere della Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 così modificato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 6.

(*Ruoli organici dell'ASST*).

Con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione e previa consultazione delle organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative, sono stabiliti i criteri di massima e gli indici parametrici valevoli per l'adeguamento automatico degli organici del personale dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dell'esercizio, in correlazione diretta con lo sviluppo dei servizi, del traffico telefonico complessivo, degli impianti e dei circuiti, nonché con le esigenze organizzative degli uffici esecutivi.

Sulla base delle variazioni verificatesi nel corso di ciascun anno, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni è fissata, per ciascuna delle diverse categorie professionali, la situazione numerica complessiva dei posti al 31 dicembre dell'anno stesso.

Con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, sentiti la commissione paritetica Amministrazione-sindacati di cui al precedente articolo 1 e il consiglio di amministrazione, sono determinati i ruoli organici del personale degli uffici, del personale della VII categoria, raggruppamento *a*) e del personale della VIII categoria nel limite, rispettivamente, del 7 per cento, dell'1,95 per cento e dell'1,30 per cento della dotazione complessiva del personale dell'esercizio.

L'adeguamento dei ruoli organici, per effetto dell'applicazione delle disposizioni di cui ai precedenti commi, decorre dal 1° gennaio 1980.

Ricordo ancora una volta ai colleghi che gli emendamenti presentati dal gruppo comunista a questo articolo sono stati ritirati.

Il relatore, su parere della I Commissione affari costituzionali, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Con decreto del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione e previa consultazione delle organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative, sono stabiliti gli indici parametrici valevoli per l'adeguamento degli organici del personale della Azienda di Stato per i servizi telefonici dell'esercizio: tale adeguamento deve essere strettamente correlato allo sviluppo dei servizi, del traffico telefonico complessivo, degli impianti e dei circuiti nonché alle esigenze organizzative degli uffici esecutivi ».

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo è favorevole all'emendamento.

(...)

b) nei contingenti del personale dell'esercizio e degli uffici, mediante concorso interno riservato al personale di sesta categoria dei vari corrispondenti settori operativi;

8) alla VIII categoria: *a*) nel limite dell'80 per cento dei posti, mediante concorso interno nazionale, riservato al personale del raggruppamento a) della settima categoria dei vari corrispondenti settori operativi;

b) nel limite del 20 per cento dei posti, mediante concorso interno nazionale per titoli di servizio, al quale è ammesso il personale del raggruppamento b) della settima categoria che abbia frequentato adeguato corso professionale e superato i relativi esami finali.

Gli onorevoli Baldassari, Guglielmino, Marchi Dascola Enza e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Al paragrafo 8 sostituire la parola: nazionale, *con l'altra*: compartimentale.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Alla fine dell'articolo 7 aggiungere il seguente comma:

« Ai fini della determinazione dei posti da mettere a concorso, pubblico o interno, si considerano disponibili, oltre ai posti vacanti nel contingente per l'accesso al quale deve essere indetto il concorso, anche quelli conferibili nella categoria immediatamente superiore che sono riservati, ai sensi del precedente comma, al personale appartenente al predetto contingente ».

MARCHI DASCOLA ENZA. Il gruppo comunista ha presentato l'emendamento testé letto dal Presidente e mirante a sostituire al paragrafo 8 la parola « nazionale » con l'altra « compartimentale » per cercare di attenuare le difficoltà nelle quali vengono a trovarsi quei lavoratori che da sedi molto distanti debbono recarsi sul posto di lavoro. Questa situazione, come tutti sanno, avvia numerose sollecitazioni per trasferimenti con le conseguenze che sono risultate evidenti negli ultimi anni.

Il nostro emendamento non limita affatto la possibilità di partecipazione ai concorsi, ma di fatto dà soltanto la possibilità al lavoratore di sapere, nel momento in cui decide di concorrere in una determinata sede, che là dovrà restare. In questo modo si eliminano *a priori* le pressioni di cui parlavo prima per tornare alla sede di origine.

PRESIDENTE. Devo far osservare alla collega Marchi Dascola che l'emendamento da essa testé illustrato – il cui contenuto in linea di principio è stato più volte discusso ed inerisce alla tematica della suddivisione dei posti di lavoro a livello regionale compartimentale – implica notevoli rilievi di carattere giuridico, per cui dovrebbe essere sottoposto alla valutazione della Commissione affari costituzionali.

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Desideravo anche far notare ai colleghi del gruppo comunista che la presentazione di un siffatto emendamento potrebbe comportare il rischio di una eccezione di incostituzionalità.

PRESIDENTE. Prego i colleghi del gruppo comunista, per gli stessi motivi da me condivisi ed illustrati prima dallo onorevole Pani, di voler ritirare l'emendamento in oggetto per trasformarlo in un ordine del giorno.

MARCHI DASCOLA ENZA. Ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento presentato dal Governo.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Sono favorevole a tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo mirante ad

aggiungere un comma alla fine dell'articolo 7.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 7 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 8.

(*Titoli di studio*).

Per l'accesso alle varie categorie professionali è prescritto il possesso del titolo di studio appresso specificato:

1) licenza della scuola elementare per le categorie I e II;

2) diploma di istituto d'istruzione secondaria di 1° grado per la categoria III;

3) diploma di istituto d'istruzione secondaria di 2° grado per le categorie IV (di norma), V, VI e VII – raggruppamento *b*) – relativo al personale dell'esercizio e degli uffici;

4) diploma di laurea per le categorie VII – raggruppamento *a*), relativo al personale con funzioni direttive – e VIII.

Per il personale di ruolo ammesso ai concorsi, interni o pubblici, per l'accesso a categoria superiore è sufficiente il possesso del titolo di studio prescritto per la categoria e il profilo professionale di provenienza.

La disposizione del comma precedente non si applica per la nomina a qualifiche tecniche.

(*È approvato*).

ART. 9.

(*Anzianità minime*).

Per l'ammissione ai concorsi interni o alle riserve dei posti nei concorsi pubblici per l'accesso a categoria superiore è prescritto il possesso dell'anzianità minima di servizio maturata nella categoria di appartenenza appresso specificata:

a) dalla categoria I alla II: 1 anno;

b) dalla categoria II alla III: 2 anni;

c) dalla categoria III alla IV: 3 anni;

d) dalla categoria IV alla V, dalla V alla VI, dalla VI alla VII e dalla VII alla VIII: 4 anni.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

(*Concorsi di reclutamento*).

I concorsi pubblici di reclutamento vertono su prove a contenuto tecnico-pratico, attinenti alla professionalità della qualifica per l'accesso alla quale sono indetti.

I vincitori frequentano, di norma, un corso integrativo di formazione professionale.

I concorsi interni hanno analoghe caratteristiche salvo che con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentiti l'apposita Commissione paritetica Amministrazione-Sindacati e il Consiglio di amministrazione, non sia previsto che il passaggio interno a categoria superiore si consegua mediante concorsi per titoli professionali o mediante corsi professionali con esami finali.

I programmi di esame per i concorsi pubblici e per quelli interni, il tipo, i programmi di insegnamento e di esame per i corsi professionali, i titoli eventualmente da valutare per ogni tipo di concorso o per l'ammissione ai corsi, la corrispondenza tra profili professionali e quant'altro nella materia occorra sono stabiliti con le modalità di cui al comma precedente.

I concorsi di reclutamento, pubblici o interni, salvo quelli di accesso alla categoria VIII ed altri eventualmente specificati con le richiamate modalità, sono a carattere circoscrizionale; ai concorrenti che conseguono la nomina si applica il di-

sposto dell'articolo 33 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Alla fine dell'articolo 10 aggiungere il seguente comma:

« Le disposizioni di cui all'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, non si applicano all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed alla azienda di Stato per i servizi telefonici ».

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole, in quanto l'emendamento proposto tende a dare snellezza alle operazioni di adeguamento.

BALDASSARI. Siamo contrari all'approvazione dell'emendamento proposto, in quanto annulla la possibilità per il Consiglio di Stato e per il Consiglio dei ministri di esaminare la validità delle indicazioni della Corte dei conti. Si eludono cioè queste sedi. Comprendiamo benissimo che l'attuale legislazione è limitata ai fini della snellezza delle procedure; d'altro canto non si vede perché si debba prevedere una deroga solo per l'amministrazione postale, quando nella legge-quadro, che rappresenta un accordo intervenuto tra la confederazione sindacale e l'amministrazione dello Stato non si prevede, per quanto riguarda questa procedura, analoga possibilità per le altre aziende della amministrazione.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Sarebbe bene evitare di arrivare ad un voto su questo punto. La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sull'emendamento, superando queste considerazioni e riconoscendo alle aziende postelegrafoniche quelle peculiarità che noi abbiamo altre volte loro attribuito, proprio nel momento in cui auspichiamo riforme che le rendano più agili, autonome e snelle nelle operazioni. Se non approvassimo questo emendamento, lasceremmo questa amministrazione in grosse difficoltà, cioè aumenteremmo quei ritardi che provocano danni notevoli. Invito pertanto i colleghi ad esprimere unanime parere favorevole sull'emendamento.

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi associo a quanto ha detto il relatore. Vorrei aggiungere che il Consiglio di Stato non c'entra affatto nella questione, in quanto è un organo di carattere giurisdizionale. Il discorso potrebbe riguardare il Consiglio dei ministri, ma vorrei rilevare che se non fosse approvato questo emendamento, sul quale ricordo che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole, continueremmo a lamentarci perché i concorsi all'interno del settore delle poste durano tre anni. Questa è esperienza del mio ufficio: firmo le graduatorie di concorsi del 1973-74. Possiamo fare tutto, ma poi non dobbiamo lamentarci per l'inefficacia dei concorsi e per i vuoti paurosi esistenti all'interno dell'amministrazione.

L'emendamento proposto non elude niente, tanto meno il Consiglio di Stato che non ha nulla a che vedere con la questione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 10 con l'emendamento testé apportato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 11.

(*Cambio di qualifica funzionale*).

I casi e le modalità di passaggio da un contingente all'altro previsti nell'ambito della stessa categoria per le diverse qualifiche funzionali sono disciplinati con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentiti gli organi di cui al terzo comma del precedente articolo 10.

(...)

di legge-quadro cui si è fatto riferimento prima, in cui si dice: « Il dipendente non può essere assoggettato a sanzioni disciplinari se non a seguito di contestazione scritta e motivata dell'addebito, verso la quale ha la facoltà di presentare entro un congruo termine controdeduzioni scritte ». E ancora: « All'accertamento dei fatti addebitati al dipendente si deve provvedere per mezzo di un'attività istruttoria da concludersi entro un congruo termine. L'attività istruttoria deve essere compiuta da un apposito organo distinto da quello abilitato ad irrogare la sanzione ».

È proprio questo il motivo che ci ha spinto a presentare l'emendamento all'articolo 15; temiamo, infatti, che la nota di demerito possa diventare un elemento di discriminazione gravissimo. La nostra preoccupazione è avvalorata dal fatto che proprio in questi giorni si è avuta notizia del trasferimento di un dipendente per motivi politici; poiché quando c'è la necessità è possibile applicare le previste sanzioni disciplinari, è inutile e pericoloso consentire un intervento del capoufficio a demerito del lavoratore.

Fatte queste considerazioni, condividendo le motivazioni prima espresse dal nostro capogruppo in merito a questa legge, ritiriamo gli emendamenti che trasformeremo in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poiché il problema sollevato dall'onorevole Marchi Dascola non è di poco momento, gradirei che su di esso i colleghi ed il Governo esprimessero la loro opinione.

FIORI. Pur rappresentando una conquista la soppressione dei giudizi di merito annuali, tuttavia questa razionalizzazione della procedura presenta dei rischi, perché colui che non si sente più sottoposto ad alcun giudizio di merito sulla propria attività annuale potrebbe essere indotto ad assumere atteggiamenti passivi di disimpegno. Stando così le cose, mi sembra legittimo ed opportuno conservare nell'articolo la possibilità della nota di demerito, anche in considerazione del fatto che determinati riconoscimenti sul piano retributivo sono sottoposti ad un giudizio di funzionalità. In effetti, poi, tra il procedimento disciplinare e l'espressione di un giudizio di demerito esiste una differenza sostanziale; infatti, mentre il primo si riferisce ad un comportamento specifico, la seconda riguarda l'attività complessivamente svolta dal dipendente nell'arco dell'anno.

Infine, se un dipendente si sente ingiustamente colpito da un provvedimento che egli ritiene viziato di legittimità, magari perché ispirato da motivi di discriminazione politica, il dipendente stesso può far sempre ricorso per via gerarchica agli organi della giustizia amministrativa.

GUASSO. Mi sembra estremamente grave attribuire al capufficio il compito di esprimere giudizi sui dipendenti, su delle persone. Abbiamo impiegato venti anni per avere lo statuto dei diritti dei lavoratori, per far saltare tutta una serie di controlli di ogni tipo e genere, ed ora che in parte ci siamo riusciti torniamo indietro? Questa è una cosa grave, gravissima, che condiziona sia il capufficio che i dipendenti sul piano sindacale e lavorativo.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi rendo conto della delicatezza dell'argomento, ma mi sembra necessario considerare la questione in termini molto obiettivi: qui si tratta soltanto di sottolineare lo scarso rendimento che è un fatto di omissione, perché dei danni effettivi recati al servizio si occupa il consiglio di disciplina.

GUASSO. Con la scusa dello scarso rendimento la FIAT negli anni '50 ha licenziato 2.000 sindacalisti!

MARZOTTO CAOTORTA. Si può verificare il caso del cosiddetto « sciopero bianco » quando, senza dar noia a nessuno, i dipendenti non lavorano, per cui il mancato espletamento del servizio si risolve in gravissimo pregiudizio per il servizio stesso. Si tratta, allora, non di un fatto positivo di danneggiamento, ma di un fatto negativo di non esercizio del lavoro. Permettere il prolungarsi di una

tale linea di inazione danneggerebbe chi compie con coscienza il proprio servizio, perché la differenza tra gli uni e gli altri non verrebbe rimarcata. D'accordo che esiste la coscienza individuale sulla quale indubbiamente si può fare affidamento, ma in certi casi credo che non sia sufficiente. E poi è chiaro che il lavoratore che si sente ingiustamente perseguitato può ricorrere con le sue controdeduzioni e con tutta la documentazione al consiglio di amministrazione che ha il potere di adottare decisioni di merito sull'intera vicenda.

BOCCHI. Voreri porre innanzi tutto una questione di merito. Non mi sembra che per modificare questo articolo si debba ricorrere al parere della Commissione competente. Pongo la questione perché questo articolo ha una serie di contraddizioni; infatti, l'intento del primo comma è quello di adeguarsi allo statuto dei lavoratori, ma i commi successivi contraddicono tutto ciò. È evidente che le conseguenze che da questa contraddizione derivano sono tutt'altro che lievi perché si arriva, addirittura, a ritardi di progressione economica e di carriera ed è evidente che tutto ciò è in contrasto con lo stato giuridico dei lavoratori e con le conquiste che essi hanno raggiunto.

PRESIDENTE. Non desidero entrare in merito all'opportunità o meno della proponibilità di questi emendamenti, ma desidero far osservare che, a mio giudizio, su questi emendamenti dovrebbe esprimersi la I Commissione affari costituzionali la quale non si limita ad approvare articolo per articolo un disegno di legge, ma l'equilibrio complessivo che da esso ne risulta.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Condivido le osservazioni del presidente e ritengo che esse siano sufficientemente valide per esprimere il mio dissenso agli emendamenti proposti.

Inoltre, poiché il nuovo contratto deve ancora avere attuazione, tutte le considerazioni e le preoccupazioni evidenziate potranno essere esaminate utilizzando al massimo le esperienze della sua prima fase di attuazione. È da tener presente altresì il fatto che le note di scarso rendimento selezionano i casi da demandare alla commissione disciplinare evitando così il rischio che ad essa vadano a finire anche coloro che potrebbero essere accusati da altri per scarso rendimento. Per le considerazioni qui espresse invito i colleghi a ritirare gli emendamenti proposti.

MARCHI DASCOLA ENZA. Il gruppo comunista, sulla base di un criterio di opportunità, ritira gli emendamenti mantenendo fermo il merito.

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. A parte le considerazioni di opportunità, debbo far rilevare che questo testo nel suo complesso è considerato da tutte e tre le organizzazioni sindacali estremamente migliorativo rispetto alle condizioni precedenti.

Desidero altresì sottolineare che è ben lungi da me l'idea di affidare nelle mani di chicchessia strumenti vessatori di qualsiasi natura. Rivolgo un invito ai presentatori degli emendamenti affinché vogliano trasformali in ordini del giorno; da parte mia, sin d'ora, dichiaro che mi impegnerò personalmente a prendere contatti con i tre responsabili sindacali al fine di aver più chiara l'intera questione.

MARCHI DASCOLA ENZA. Riservandomi di presentare un ordine del giorno che abbia ad oggetto il merito degli emendamenti da noi presentati, il gruppo comunista dichiara di ritirarli.

PANI. Per le considerazioni già espresse, il gruppo del partito comunista esprimerà voto contrario all'articolo 14 così come esso è formulato ai commi secondo e terzo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 14.

(*È approvato*).

(...)

si procede, con l'osservanza dei criteri specificati nell'articolo 39, alla rideterminazione del trattamento economico, per stipendio ed eventuale assegno personale, da attribuirgli a far tempo dalla data di conseguimento del miglioramento, nella stessa categoria di inquadramento.

Nel caso in cui, nel periodo anzidetto, il dipendente abbia conseguito il passaggio ad una carriera superiore o la promozione ad una qualifica che, se conseguiti al 30 aprile 1978, avrebbero determinato l'inquadramento in categoria superiore, si procede, con effetto dalla data della intervenuta modificazione, ad un nuovo inquadramento e alla determinazione del nuovo trattamento economico, osservando i criteri stabiliti negli articoli 29 e 39 e, in quanto occorra, il combinato disposto degli articoli 17 e 41.

Il disposto di cui ai precedenti commi si applica anche nei confronti di coloro che conseguano il miglioramento in base a concorsi già indetti al 14 ottobre 1978 o che saranno banditi anche successivamente, ma per i posti disponibili al 1° gennaio 1978.

(*È approvato*).

ART. 43.

(*Formazione professionale*).

Al fine di conseguire il più alto grado di professionalità dei lavoratori postelegrafonici, le Aziende predispongono ed attuano programmi organici di formazione professionale del personale mediante corsi di qualificazione, riqualificazione, aggiornamento e specializzazione, dando priorità ai corsi per il personale addetto ai servizi al pubblico, alla ripartizione delle corrispondenze e dei pacchi o a servizi soggetti a trasformazioni tecnologiche.

(*È approvato*).

ART. 44.

(*Onere*).

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato per l'anno 1978 in lire 103.457 milioni, di cui lire 93.257 milioni per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e lire 10.200 milioni per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, e per l'anno 1979 in lire 140.000 milioni, di cui lire 127.400 milioni per la Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e lire 12.600 milioni per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si farà fronte mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti al capitolo n. 6856 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari predetti.

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

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marchi Dascola Enza, Baldassari, Guglielmino, Guasso, Bocchi e Pani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge numero 2657

impegna il Governo

a predisporre, nel rinnovo contrattuale, la modifica del contenuto degli articoli 14 e 15 del disegno di legge suddetto in coerenza alle disposizioni vigenti nella legge quadro sul pubblico impiego e nello Statuto dei diritti dei lavoratori, attraverso un confronto con le organizzazioni sindacali.

(0/2657/1/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fiori, Marzotto Caotorta, Russo Ferdinando, Mantella, Lamorte, Lucchesi, Pezzati, Salomone, Del Castillo, Morazzoni e La Rocca

hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge numero 2657 relativo al nuovo ordinamento del personale dipendente delle aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni

invita il Governo

a garantire il rispetto dei benefici combattentistici acquisiti dal personale postelegrafonico in virtù della legge 24 maggio 1970, n. 336, nel quadro dei provvedimenti che saranno sicuramente presi, in materia, per il più ampio settore del pubblico impiego.

(0/2657/2/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fiori, Salomone, Lamorte, Russo Ferdinando, Marzotto Caotorta, Lucchesi, Pezzati, Morazzoni, Mantella, Del Castillo e La Rocca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione.

nell'approvare il nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico

impegna il Governo,

a conferire i posti vacanti a qualsiasi titolo alla data del 31 dicembre 1978 nella tabella XXIV di cui all'articolo 119 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, agli idonei del concorso per titoli indetto con decreto ministeriale ULA/1302/A/120/1977 del 18 novembre 1977. Per i posti eccedenti quelli necessari per l'inquadramento in ruolo degli idonei predetti resta fermo quanto previsto dall'articolo 2 della legge 9 gennaio 1973, n. 3. Trattasi di personale che con continuità è stato utilizzato nell'importante e delicato servizio di recapito delle corrispondenze per la carenza di unità registrata nella suddetta tabella XXIV anche in dipendenza della legge n. 336. Tale soluzione risolve inoltre l'esigenza di definitivo inquadramento in favore di personale che da troppo tempo viene utilizzato in forma precaria ».

(0/2657/3/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fiori, Salomone, Marzotto Caotorta, Mantella Guido, Lamorte, Mastella Mario Clemente, Lucchesi, Morazzoni, Pezzati, Del Castillo, Russo Ferdinando e La Rocca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico,

impegna il Governo

a riconoscere il valore specifico, nell'ambito del personale dell'esercizio, delle strutture organizzative degli uffici locali ed agenzie, che hanno offerto all'amministrazione postale prove di efficienza indiscussa e di rispondenza alle esigenze della collettività nel garantire tutti i servizi postali e telegrafici in ogni parte del territorio nazionale ».

(0/2657/4/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fiori, Pezzati, Lamorte, Lucchesi, Mantella Guido, La Rocca, Marzotto Caotorta, Mastella Mario Clemente, Salomone, Del Castillo e Russo Ferdinando hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge numero 2657 concernente il nuovo ordinamento del personale dipendente dalle

aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni,

invita il Governo

a stabilire, con urgenza, per tutto il personale investito continuativamente di funzioni superiori, rispondenza piena tra compiti espletati e qualifica professionale, affinché siano eliminate, senza ulteriore indugio, situazioni anomale ingiuste, nel rispetto di quanto concordato al punto 25 del protocollo d'intesa sottoscritto il 9 agosto 1978.

Quale caso emblematico della situazione più generale di sperequazioni e anomalie che sembra aver investito, nel tempo, ogni settore dei servizi d'istituto, la Commissione evidenzia il caso del personale appartenente alla qualifica terminale dell'attuale tabella XIV al quale fu attribuita la reggenza di uffici principali amministrativi ed esecutivi, successivamente ricompreso nelle funzioni di dirigenza proprie della carriera di concetto, da epoca anteriore all'entrata in vigore della legge 27 febbraio 1958, n. 119, vale a dire da oltre 20 anni, senza alcun riconoscimento ai fini retributivi e di carriera ».

(0/2657/5/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

tenuto presente il nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni,

invita il Governo

ad assumere tutte le iniziative necessarie perché a detto personale siano riconosciuti tutti i benefici combattentistici derivanti dalla legge n. 336 del 1970 e dalle norme in via di approvazione ».

(0/2657/6/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

invita il Governo

a riconoscere al personale dichiarato idoneo in base alla legge n. 370 del 1974, dopo un corso trimestrale preparatorio, lo stesso inquadramento riservato ai 750 dichiarati vincitori dopo l'analogo corso previsto dalla legge suddetta ».

(0/2657/7/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baldassari, Marchi Dascola Enza, Guglielmino, Pani e Bocchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

impegna il Governo

ad operare in modo tale che nell'ambito di ciascuna categoria, per profili professionali omogenei, l'applicazione del personale nei vari settori operativi sia effettuata in relazione alle varie esigenze del servizio ».

(0/2657/8/10)

GULLOTTI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GATTO VINCENZO. A nome del gruppo socialista dichiaro che voteremo a favore del disegno di legge al nostro esame.

MARCHI DASCOLA ENZA. A nome del gruppo comunista dichiaro che voteremo a favore del disegno di legge oggi al nostro esame per le motivazioni addotte, già in sede di discussione sulle linee generali, dal collega Baldassari. Questo non significa che rinunciamo a muovere alcuni giudizi critici in ordine ai guasti che tutti abbiamo avuto modo di constatare all'interno delle due aziende prese in conside-

(...)

decaduto dal momento che il limite temporale di tale accordo per la revisione del contratto di settore era fissato al 31 dicembre del 1978.

Indubbiamente il disegno di legge al nostro esame costituisce un notevole passo avanti: potevamo però perfezionarlo e completarlo se tutti avessimo potuto esprimere tranquillamente le nostre opinioni attraverso emendamenti; il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, infatti, si è astenuto dal fare ciò affinché non suonasse come volontà di intralciare i lavori.

Per questi motivi noi voteremo a favore del disegno di legge, e voto a favore pur essendo insodisfatto perché perfezionamenti potevano essere attuati. Purtroppo in una situazione anomala di questo genere eventuali miglioramenti rischiavano di ritardare molto l'*iter* del provvedimento, anche perché l'atmosfera è ormai quella di elezioni anticipate.

Nel disegno di legge vi è un allegato che non ha nulla a che fare con il provvedimento; sarà stato messo nel testo a titolo di chiarimento o per qualche altro motivo, perché se fosse collegato al provvedimento non potremmo approvare degli articoli che rappresentano già una modifica dell'allegato stesso; il che non è ammissibile perché dovremmo riprendere in considerazione tutto.

Il nostro voto favorevole è legato ad una richiesta che rivolgiamo al personale e, nel contempo, al ministro di riprendere immediatamente le trattative per arrivare alla riforma del settore postelegrafonico, con l'augurio che si giunga al più presto ai perfezionamenti necessari. Diamo ai postelegrafonici la dimostrazione che vogliamo portarli alla pari con altre categorie di personale dipendente da altri dicasteri, che sono state già oggetto di particolare attenzione da parte di questa Commissione, non perché si intendesse fare una valutazione diversa, ma perché hanno saputo premere meglio e più profondamente di quanto abbiano saputo fare i postelegrafonici.

PRESIDENTE. Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo. Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Nuovo ordinamento del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed il relativo trattamento economico » (2657).

Presenti	36
Votanti	35
Astenuti	1
Maggioranza	18
Voti favorevoli	35
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bocchi, Caldoro, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Del Rio, Federico, Fiori, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marzotto Caotorta, Massari, Mastella, Millet, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Zucconi.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 19,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

58.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 MARZO 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Discussione e approvazione):

Senatori BARBI ed altri: Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvato dal Senato) (2434) 651

PRESIDENTE 651, 653, 655, 656
BAGHINO 654
CALDORO 655
FEDERICO, *Relatore* 652, 655
FORTE 653
MARZOTTO CAOTORTA 655, 656
MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia* 656

Votazione segreta:

PRESIDENTE 657

La seduta comincia alle 9,40.

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

(*È approvato*).

Discussione della proposta di legge senatori Barbi ed altri (1011); Mola Federici ed altri (1024); Basadonna ed altri (1071): Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli (Approvata in un testo unificato dal Senato) (2434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Barbi, De Vito e Vitale Antonio (1011); Mola Federici, Fermariello e Guarino (1024); Basadonna, Nencioni, Gatti e Manno (1071): « Concessione di un contributo straordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli », già approvata in un testo unificato dal Senato della Repubblica nella seduta del 28 settembre 1978.

Prima di dare la parola al relatore, onorevole Federico, desidero ringraziare l'onorevole sottosegretario, senatore Rosa, che è con noi anche stamattina, per così dire *in extremis*: il mio ringraziamento riguarda soprattutto la proficua collaborazione che, nel corso di questi anni, egli

ha dimostrato con la nostra Commissione. Colgo anche l'occasione per fargli i migliori auguri per il suo nuovo lavoro politico.

L'onorevole Federico ha facoltà di svolgere la relazione.

FEDERICO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, le obiettive esigenze alle quali vuole far fronte il provvedimento al nostro esame sono state avvertite da tempo con carattere d'urgenza, per cui in grave ritardo giunge oggi, rispetto ad esse, la nostra discussione.

Vorrei ricordare che, fin dal 1977, sono state presentate nei due rami del Parlamento delle proposte di legge in materia. Esse sono: la proposta di legge Federico ed altri presentata alla Camera il 5 ottobre 1977, la proposta di legge dei senatori Barbi ed altri presentata il 25 novembre 1977, la proposta di iniziativa dei senatori Mola ed altri presentata il 1° dicembre 1977 ed infine la proposta di legge dei senatori Basadonna ed altri presentata l'11 gennaio 1978.

L'obiettività e l'urgenza del provvedimento in esame sono facilmente riscontrabili nella valutazione che le proposte di legge citate danno delle necessità e soprattutto delle cause che hanno portato il Consorzio a chiedere un contributo straordinario dello Stato. Nella relazione da me svolta nel corso della precedente seduta, oltre a rifarmi alle motivazioni contenute, appunto, in quelle iniziative legislative, ho anche esposto le ragioni che giustificano, a mio parere, questa richiesta ed ho messo in luce alcuni aspetti di questo provvedimento, aspetti che ora vorrei brevemente riassumere.

Si tratta innanzitutto di un progetto di legge che non rientra tra quelli comunemente chiamati di natura assistenzialistica, come talvolta, anche se con una certa dose di superficialità, vengono definiti i provvedimenti riguardanti il Mezzogiorno. Ci si trova di fronte, invece, a doveri precisi da parte dello Stato nei confronti del Consorzio autonomo del porto di Napoli.

È con la legge n. 46 del 1974, con la quale veniva istituito il Consorzio, che nascono le prime difficoltà: con essa, infatti, lo Stato assumeva l'obbligo di fissare un contributo a favore dell'ente istituito, ma tale impegno non è mai stato rispettato. Per cui, alla gestione già deficitaria dell'ente autonomo del porto, si sono aggiunti con la costituzione del Consorzio, precisi altri oneri – dei quali ho già detto nel corso della precedente seduta – quali quello dell'assorbimento del personale dell'ente autonomo delle cooperative che ivi lavoravano e, di volta in volta, delle spese corrispondenti alla nuova gestione ed ai nuovi compiti affidati al Consorzio. Di questi nuovi compiti per una certa parte avrebbero dovuto essere responsabili anche altri enti – la regione, i comuni, le ferrovie – ma nessuno di essi ha fatto fronte a tali impegni, appellandosi al fatto che lo Stato, a sua volta, non corrispondeva il dovuto.

Dai due miliardi del 1974, perciò, siamo passati ad oneri rilevantissimi, tanto che i dieci miliardi previsti nella proposta di legge al nostro esame a stento riusciranno a riequilibrare la gestione finanziaria del Consorzio.

L'altro aspetto che ho messo in luce all'inizio del mio intervento, quello dell'urgenza del provvedimento odierno, è giustificato dal fatto che il Consorzio è al limite: ci sono state assemblee molto agitate, esponenti del comune di Napoli sono venuti più volte alla Camera, si sono tenute riunioni nelle quali si è sottolineato il fatto che l'ente non può avere altra possibilità di sopravvivenza all'infuori del provvedimento in esame. Per parte mia, mi auguro che, approvandolo oggi la nostra Commissione, esso possa riscuotere l'approvazione anche dell'altro ramo del Parlamento, dove certamente dovrà tornare a seguito di una modifica richiesta dalla V Commissione bilancio il cui parere, come si sa, è vincolante.

Concludendo vorrei rilevare che, con il provvedimento oggi al nostro esame, non si risolvono i problemi del Consorzio di Napoli; ne dovremo riparlare, in quanto, nonostante l'approvazione – che io raccomando ai colleghi – del provvedimento oggi al nostro esame, rimane

sempre aperto il problema di fissare il contributo ordinario a favore del porto, previsto dalla legge del 1974, da me poc'anzi citata. Se, infatti, il Governo non fisserà la misura del contributo che deve essere dato al Consorzio, resteranno aperti degli spazi a causa dei quali non si potranno risolvere neppure i problemi relativi agli altri contributi che dovrebbero essere erogati dagli altri enti consortili.

È inutile, inoltre, sottolineare l'eccezionale importanza per Napoli, per la Campania e per tutto il meridione di ogni iniziativa tendente a valorizzare ed incrementare l'attività del porto; attività che a Napoli costituisce un momento economico di primaria importanza. Oggi, almeno da quanto risulta, si stanno prendendo alcune iniziative, abbastanza coraggiose, al fine di avviare una razionalizzazione che metta riparo ai gravissimi inconvenienti derivanti dalla gestione passata che, attraverso commissarizzazioni e proroghe, non ha consentito l'adozione di quelle misure urgenti che, al contrario, sarebbe stato assolutamente necessario intraprendere.

Oggi queste misure sono, invece, in via di attuazione e la classe dirigente napoletana sta dimostrando una notevole sensibilità verso i problemi del porto ai quali accennavo prima. Alcune iniziative meritano di essere incoraggiate. Desidero citarne una per tutte: il Consorzio si è impegnato – alla luce anche delle relazioni ufficiali riguardanti il grave problema dell'occupazione a Napoli – a non occupare tutti i posti liberi nella pianta organica del Consorzio stesso; anzi, per quanto possibile, si è impegnato a ridurli. Ho citato questo esempio soltanto per dimostrare quel maggior senso di responsabilità, di cui parlavo poc'anzi, nella gestione della cosa pubblica; responsabilità che vuole anche indirizzare la gestione del porto nel senso di una gestione di azienda che deve produrre per mettersi nelle condizioni di competere anche con altri settori, incrementando l'attività del porto di Napoli e ponendolo a dei livelli che è giusto che assuma e che può assumere nell'area del Mediterraneo.

Per queste ragioni, invito i colleghi ad approvare la proposta di legge al nostro esame con la modifica suggerita dalla V Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Prima di aprire la discussione sulle linee generali desideravo ricordare, ancora una volta, ai colleghi che il parere della V Commissione bilancio è favorevole a condizione che il primo comma dell'articolo 2 sia riformulato secondo un testo che quella medesima Commissione si è fatta carico di trasmetterci.

Con riferimento alle discussioni che si sono svolte in questa sede con i rappresentanti del Consorzio e del comune di Napoli, vorrei sottolineare che questo emendamento è per noi obbligatorio per due ragioni: la prima, di natura formale e regolamentare, si riferisce al fatto che il parere della V Commissione bilancio è vincolante; la seconda, pure formale ma con un contenuto nei fatti sostanziale, fa riferimento alla necessità di garantire la copertura finanziaria per l'anno in corso, dal momento che il testo della proposta di legge si riferisce all'anno passato. Se per ipotesi la V Commissione bilancio si fosse dimenticata di suggerirci questa modifica, noi avremmo dovuto comunque introdurla per rendere effettivamente operante il disposto della proposta di legge medesima.

Da ultimo desidero dire, affinché resti a verbale, che ho ritenuto opportuno fare questa precisazione non tanto per i colleghi, quanto per i rappresentanti del comune e del Consorzio di Napoli.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FORTE. Desidero innanzitutto, a nome del gruppo comunista, preannunciare in questa sede il nostro voto favorevole al provvedimento in esame.

Ritengo però che sia necessario far rilevare alla Commissione, oltre al fatto che ci troviamo, in un momento sicuramente eccezionale dal punto di vista politico, a legiferare su un argomento di vitale importanza per l'economia napoletana, che il provvedimento al nostro esa-

(...)

PRESIDENTE. Pur condividendo la opinione secondo la quale un certo « sadismo » degli avvenimenti ci porta a legiferare in determinate condizioni, vorrei dire, non a difesa mia, ma della Commissione, che non si può affermare che in questa legislatura abbiamo avuto una consistente produzione di « leggine »; una certa coerenza rispetto agli impegni iniziali indubbiamente vi è stata.

CALDORO. Preannuncio a nome del gruppo socialista italiano il voto favorevole all'approvazione della proposta di legge in esame, notando che il problema non è tanto quello (sollevato in particolare dall'onorevole Baghino) dello stato di necessità o di emergenza. Il Parlamento deve essere sensibile e cercare di interpretare nella maniera più giusta anche le norme procedurali, e quindi il rapporto tra Governo che si sta per formare e sottosegretari che stanno per giurare. Nell'esprimere l'apprezzamento per l'attività svolta dal senatore Rosa, avremmo gradito avere oggi la presenza del neosottosegretario per la marina mercantile, il cui gruppo politico ha avuto una responsabilità primaria alla guida del porto di Napoli. Il porto non si apre alla città e, come hanno riconosciuto le organizzazioni sindacali nel loro recente convegno, le carenze sono la conseguenza della mancanza di volontà politica di assicurare questa funzione del porto di Napoli al servizio dell'area napoletana. Notiamo al contrario che gli enti locali, e in particolare il comune di Napoli, sono sensibili a tale problema.

È motivo di tranquillità, nell'approvare questo provvedimento, constatare che la amministrazione comunale di Napoli ha dimostrato in questa circostanza la volontà di un impegno e di una vigilanza diretti ad assicurare il funzionamento del Consorzio ad un livello accettabile, considerando anche le motivazioni per cui è sorto nonché la recente legge di riforma che la nostra Commissione ha approvato per quanto riguarda la struttura dei porti italiani.

Ribadisco il voto favorevole del gruppo socialista con l'auspicio che le questioni finora non risolte trovino una soluzione anche per effetto di questo atto responsabile che almeno questo ramo del Parlamento si appresta a compiere.

MARZOTTO CAOTORTA. A nome del gruppo democristiano preannuncio il voto favorevole alla proposta di legge in esame. Poiché condivido l'impostazione data dal relatore, non entro nel merito del provvedimento. Proprio per dare concretezza al nostro auspicio che siano prese in maggiore considerazione da parte del Governo le necessità finanziarie del porto di Napoli, presenteremo un ordine del giorno in questo senso. Tale ordine del giorno è aperto alla sottoscrizione dei colleghi.

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

FEDERICO, *Relatore*. Non mi pare che vi sia molta materia per replicare. Vorrei solo fare osservare all'onorevole Baghino che a mio avviso la Commissione è stata più che coerente. La prima proposta di legge in questo senso è stata presentata alla Camera dei deputati, ma non ebbe seguito; oggi discutiamo su un testo che è stato approvato dal Senato unificando le varie proposte di legge presentate. Ricordo che la proposta di legge che ebbi l'onore di presentare incontrò proprio questo tipo di difficoltà, che io condivisi. Però questo è un provvedimento che non contrasta con quella linea, e non soltanto per il carattere di straordinarietà dei problemi dell'area napoletana, ma proprio in quanto esso rappresenta un adempimento al quale lo Stato arriva in ritardo, come del resto anche l'onorevole Baghino e gli altri colleghi intervenuti nella discussione hanno sottolineato.

Vorrei quindi esprimere in questa sede l'auspicio che la proposta di legge in esame possa essere approvata rapidamente anche dal Senato: se ciò non accadesse, noi arrecheremmo veramente un gravissimo danno al Consorzio autonomo del porto di Napoli ed alla città stessa.

(...)

MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi limito ad esprimere l'auspicio che la proposta di legge in discussione sia rapidamente approvata dalla Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

È concesso un contributo straordinario di lire 10 miliardi al Consorzio autonomo del porto di Napoli a pareggio del disavanzo presunto a tutto il 31 dicembre 1978.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1978 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

Il relatore, in conformità con il parere espresso dalla V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1979 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1978 ».

MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia*. Il Governo è favorevole all'emendamento presentato dal relatore.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Federico, Fiori, Salomone, Caldoro, Forte e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione

a conclusione della discussione sulla proposta di legge n. 2434 relativa all'erogazione di un contributo straordinario di 10 miliardi al Consorzio autonomo del Porto di Napoli,

preso atto

che il decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito con modificazioni nella legge 11 marzo 1974, n. 46, fa obbligo di disporre con legge il contributo dello Stato al Consorzio autonomo del Porto di Napoli e che finora nessuna iniziativa risulta assunta per adempiere tale obbligo

impegna il Governo

a provvedere in tal senso, fissando il contributo dello Stato di cui alla lettera *a*) dell'articolo 4 della suddetta legge n. 46 da erogarsi fino a quando saranno emanate ed attuate nuove norme generali di finanziamento dei porti italiani ».

(0/2434/1/10)

MORLINO, *Ministro di grazia e giustizia*. Lo accetto.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione?

MARZOTTO CAOTORTA. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

(...)

COMMISSIONI RIUNITE

COMMISSIONI RIUNITE

GIUSTIZIA (IV) - TRASPORTI (X)

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 FEBBRAIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Disciplina della professione di raccomandatario marittimo (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (717) 1

PRESIDENTE 1, 5, 7

BAGHINO 5

FEDERICO 5

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione* 3, 7

PANI 5

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione* 2, 7

RAFFAELLI 6

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 7

VENTURINI 6

La seduta comincia alle 10,10.

Discussione del disegno di legge: Disciplina della professione di raccomandatario marittimo *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (717).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo », già approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 28 ottobre 1976.

Comunico agli onorevoli colleghi che la XIII Commissione ha inviato parere favorevole all'articolo 4 e parere contrario all'articolo 17 « in quanto istituisce un nuovo fondo di previdenza, in contrasto con la tendenza del sistema verso l'unificazione di forme particolari di previdenza. Si suggerisce, al riguardo, l'inserimento dei raccomandatari marittimi, attraverso apposita convenzione, nella vigente forma di previdenza marinara. Nulla osta all'ulteriore

corso del progetto per quanto concerne i restanti articoli del disegno di legge ».

Inoltre, comunico che la XII Commissione ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Quattrone, relatore per la IV Commissione, e l'onorevole Lucchesi, relatore per la X Commissione, hanno facoltà di svolgere le relazioni.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Non illustrerò nel merito il provvedimento al nostro esame, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, in quanto la materia è più pertinente alla competenza della X Commissione trasporti osservando solo che vuole rispondere a dei requisiti di chiarezza, di ordine nel settore e vuole evitare il ripetersi di alcuni gravi episodi verificatisi negli ultimi anni, e mi limiterò a formulare delle osservazioni per quanto riguarda gli aspetti giuridici e le sanzioni penali previste dal disegno di legge.

Al di là delle osservazioni marginali che poi analizzeremo nel corso del dibattito, direi che la IV Commissione giustizia pone la propria attenzione soprattutto sull'articolo 5 del disegno di legge in esame; articolo, questo, che commina delle sanzioni anche abbastanza severe, arrivando a prevedere la reclusione da uno a cinque anni.

Ritengo necessario che le Commissioni abbiano un momento di riflessione sul contenuto degli articoli 3 e 4 cui l'articolo 5 si riferisce; infatti, mentre il primo prevede una tutela di carattere economico, in quanto vuole garantire l'esatto adempimento degli obblighi assunti dalla nave straniera prima che lasci il porto italiano, il secondo riguarda l'imbarco, cioè l'assunzione di personale, per la cui tutela le sanzioni previste dall'articolo 5, prima richiamato, mi sembrano abbastanza corrette e ben applicate.

Per quanto riguarda l'articolo 3, c'è da rilevare innanzitutto che esso non pone la prescrizione a carico del raccomandatario, mentre la sanzione penale prevista dall'articolo 5 colpisce essenzialmente il raccomandatario stesso.

Vorrei, in particolare, leggere il secondo periodo del primo comma dell'articolo 3 che recita: « Qualora alla partenza della nave non sia ancora in grado di conoscere l'ammontare approssimativo dovuto dall'armatore o dal vettore straniero in forza delle obbligazioni assunte, il raccomandatario dovrà ottenere il deposito di una somma da lui stimata sufficiente ».

Questa dizione « da lui stimata sufficiente » suscita qualche perplessità, dal momento che l'articolo 5 stabilisce che « il raccomandatario che violi le disposizioni dei precedenti articoli 3 e 4 è punito con la reclusione da uno a cinque anni ». Se dunque si prescrive che il raccomandatario depositi una somma « da lui stimata sufficiente », mi pare che la sanzione prevista dall'articolo 5 finisca con il non essere operante, ammesso che di una sanzione penale ci sia bisogno, mentre credo che lo spirito della legge sia solo quello di far sì che vengano adempiute le obbligazioni previste da questo articolo. Quindi se vogliamo rendere maggiormente applicabile la disposizione, dobbiamo sopprimere le parole « da lui stimata sufficiente ».

Anche per quanto riguarda il primo periodo dello stesso comma vorrei domandare quale sia praticamente la prescrizione: solo quella di avere una dichiarazione sottoscritta dal locale raccomandatario? Penso che sia necessario un momento di riflessione per chiarire con precisione il significato di questo articolo 3, che è nato come norma avente esigenze di carattere valutario ed è diventato una norma sanzionata penalmente.

Personalmente mi permetterei di suggerire l'abolizione della sanzione penale per le trasgressioni all'articolo 3, ed il suo mantenimento, invece, estremamente opportuno, per quelle all'articolo 4.

Faccio solo qualche altra brevissima osservazione di carattere generale prima di lasciare la parola, per il merito del provvedimento, al collega Lucchesi. Innanzi tutto non posso non ricordare che siamo ricaduti nella solita generalità delle sanzioni degli ordinamenti professionali, cioè con sanzioni variabili, mentre sarebbe il caso di arrivare a norme oggettivamente applicabili e non estremamente discrezionali.

Inoltre, confermando peraltro che lo spirito della proposta è decisamente apprezzabile e quindi potremmo senz'altro arrivare all'approvazione del disegno di legge in discussione, sarebbe opportuno apportare qualche emendamento all'articolo 1, all'articolo 8, o all'articolo 23, il quale ultimo riguarda essenzialmente l'obbligo di iscrizione di navi straniere, obbligo che, secondo alcuni, porterebbe ad una doppia iscrizione e quindi al pericolo che le navi straniere non ingaggino più lavoratori italiani. Nel complesso, comunque, anche sulle singole norme il giudizio di merito è positivo.

(...)

cettare la tesi della completa eliminazione di tale pena e sono, invece, favorevole ad una sua sensibile diminuzione, sempre per le violazioni dell'articolo 3.

Ritengo poi necessario un chiarimento sul terzo comma dell'articolo 5, relativo alla obbligazione solidale del raccomandatario marittimo per tutti gli obblighi assunti dall'armatore o dal capitano della nave in ordine all'articolo 3 e allo stesso articolo 4. Deve essere maggiormente chiarito il fatto che il raccomandatario è obbligato solidalmente, non solo, come recita l'articolo 5, quando non ha ottemperato alle prescrizioni degli articoli 3 e 4, ma per tutti gli obblighi che armatore o capitano della nave abbiano assunto con i terzi con i quali siano venuti in rapporto, attraccando in un porto italiano.

Inoltre, mettendo in relazione l'articolo 9 e l'articolo 22, vediamo che vengono automaticamente iscritti all'albo dei raccomandatari tutti coloro che finora hanno esercitato la professione in base alla legge n. 496 del 1940, senza che venga richiesto loro alcun requisito. Io ritengo che, in conformità a tutto l'ordinamento giuridico italiano e secondo logicità, si debba stabilire che anche a costoro siano richiesti dei requisiti, per lo meno quello di avere il pieno esercizio dei diritti civili, di risiedere nella località in cui si svolge l'attività, di non aver subito condanne, di non trovarsi in stato di fallimento; in pratica si tratta dei punti *a*) *c*) *d*) ed *e*) dell'articolo 9. Dovrà invece essere escluso il famoso esame giuridico e di lingua inglese, come pure il titolo di scuola media superiore ed il tirocinio di due anni.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Mi sembra che le osservazioni che sono state fatte al provvedimento di legge al nostro esame siano molteplici e che impongono un momento di riflessione. Propongo quindi, come richiesto da alcuni deputati, di procedere alla costituzione di un gruppo informale di lavoro per l'esame degli articoli.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Condivido la proposta fatta dal presidente.

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Sono d'accordo sulla proposta del presidente circa la costituzione di un gruppo informale di lavoro e faccio presente all'onorevole Pani che anche se l'*iter* del disegno di legge subirà un rallentamento di qualche settimana, nella discussione di oggi è emersa l'opportunità di introdurre nella attuale normativa elementi ed aspetti migliorativi, tra cui, senz'altro, le più utili variazioni all'articolo 23.

Sono altresì d'accordo con l'onorevole Raffaelli quando afferma che è necessario ovviare ad alcune sfasature del provvedimento che rischierebbe altrimenti di sperequare la condizione dei vecchi raccomandatari rispetto ai nuovi.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Condivido la proposta fatta dal presidente in quanto alcuni articoli del disegno di legge in discussione richiedono un approfondimento; gli stessi relatori Quattrone e Lucchesi hanno sollevato delle giustificate perplessità rispetto all'applicazione delle sanzioni penali previste dall'articolo 5 e dagli articoli 3 e 4.

Debbo rilevare che il testo originario del provvedimento non prevedeva l'articolo 23; infatti la proposta aggiuntiva è stata fatta al Senato dal partito socialista più per una affermazione di carattere politico che per una vera e propria scelta di merito. Personalmente, ritengo che tale articolo dovrebbe essere eliminato, ma mi rendo anche conto delle difficoltà politiche a ciò connesse; comunque esso potrà essere oggetto almeno di revisione, tenendo conto della volontà già espressa dalla VIII Commissione permanente del Senato che ha approvato il provvedimento in prima lettura, modificandolo in modo da conciliare l'esigenza politica suddetta e da garantire che vengano eliminate quelle preoccupazioni giuridiche ed economiche che sono state espresse.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che si proceda alla costituzione di un gruppo informale di lavoro per l'esame degli articoli e che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,05.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONI RIUNITE

GIUSTIZIA (IV) - TRASPORTI (X)

2.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 FEBBRAIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Rinvio del seguito della discussione*):

Disciplina della professione di raccomandatario marittimo (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (717) 9

PRESIDENTE 9

La seduta comincia alle 12,30.

SALOMONE, *Segretario della X Commissione*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: Disciplina della professione di raccomandatario marittimo (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (717).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 28 ottobre 1976.

Su richiesta dei rappresentanti dei gruppi, alla quale ha aderito il rappresentante del Governo, rinvio, a causa dei lavori dell'Assemblea, il seguito della discussione a mercoledì 16 febbraio 1977, alle 10.

La seduta termina alle 12,35.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONI RIUNITE

GIUSTIZIA (IV) - TRASPORTI (X)

3.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 FEBBRAIO 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **VENTURINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **MAROCCO**

E DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Seguito della discussione e approvazione*):

Disciplina della professione di raccomandatario marittimo (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (717) 11

PRESIDENTE 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38

BAGHINO 13, 15, 16, 20, 22, 26, 27, 28, 31, 32, 34, 36, 38

CERAVOLO 14, 16, 31, 32, 37

COCCIA 24, 25

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia* 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 35, 36

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione* 13, 14, 16, 17, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 35

MANNUZZU 31, 34

MAROCCO . . . . . .

MARZOTTO CAOTORTA 23, 25, 31, 32, 38

PANI 13, 15, 23, 32, 34

PENNACCHINI 22, 24, 30, 33, 34

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione* 13, 14, 15, 16, 20, 21, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38

PAG.

RICCI 22, 31, 34, 36

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . 12, 14, 16, 22, 29, 30, 32, 33

VENTURINI 19

Votazione segreta:

PRESIDENTE 38

La seduta comincia alle 10,15.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Disciplina della professione di raccomandatario marittimo *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (717).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo », già approvato

(...)

In caso di inosservanza degli obblighi e delle prescrizioni di cui ai precedenti articoli 3 e 4 il raccomandatario risponde solidalmente con l'armatore straniero delle obbligazioni da questi assunte suo tramite.

Chiunque, senza essere iscritto nell'elenco dei raccomandatari svolge in qualsiasi forma attività diretta all'ingaggio di lavoratori marittimi, è punito con la reclusione da 1 a 5 anni ».

BAGHINO. Preannuncio che voterò contro questo emendamento per il semplice motivo che non ritengo assolutamente giusto l'abbinamento dell'arresto con l'ammenda e perché non è indicato un termine iniziale.

Questa norma impedirà di fatto l'attività del raccomandatario marittimo, invece di tutelarla.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato all'articolo 5 i seguenti due emendamenti:

Sostituire il primo periodo del primo comma con il seguente:

« Il raccomandatario che violi le disposizioni dei precedenti articoli 3 e 4 è punito con l'ammenda di lire 50.000.000. In caso di recidiva è punito con la reclusione da 1 a 2 anni ».

Al secondo comma inserire dopo le parole: primo comma, *le parole*: prevista per il caso di recidiva.

Questi due emendamenti sarebbero preclusi in caso di approvazione della nuova formulazione dell'articolo 5.

PENNACCHINI. Mi sembra che sarebbe opportuno trasferire l'ultimo comma dell'articolo 5 alla fine dell'articolo 6 in quanto questa appare, a mio avviso, la collocazione più idonea.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. L'osservazione dell'onorevole Pennacchini mi sembra giusta. Tuttavia, due sono le strade possibili: o raggruppare in un solo articolo le disposizioni penali o collegare queste con i precetti generali; è una questione di tecnica legislativa.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE LIBERTINI

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per quanto riguarda lo emendamento presentato dall'onorevole Pennacchini, il Governo si rimette alla decisione della Commissione.

RICCI. Mi sembra che vi sia un criterio di accorpamento delle norme penali, che del resto è seguito nel testo del Senato. Quindi sono contrario al trasferimento di questo ultimo comma in un altro articolo.

PENNACCHINI. Non insisto, perchè si tratta di una questione puramente formale. Però, ai fini di una maggiore certezza di diritto, ritengo opportuno specificare almeno « nell'elenco di cui al successivo articolo 6 ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento proposto dall'onorevole Pennacchini: *aggiungere dopo le parole* « nell'elenco » *le parole* « di cui al successivo articolo 6 ».

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 5, che dopo l'approvazione del subemendamento, risulta così formulato:

« Il raccomandatario o il preposto all'esercizio dell'attività di raccomandazione di cui al quarto comma dell'articolo 1 che venga meno agli obblighi stabiliti dall'articolo 4 è punito con l'arresto fino a due anni e con l'ammenda da uno a 50 milioni di lire.

La condanna comporta la cancellazione dall'elenco di cui all'articolo 6 della presente legge.

In caso di inosservanza degli obblighi e delle prescrizioni di cui ai precedenti articoli 3 e 4 il raccomandatario risponde solidalmente con l'armatore straniero delle obbligazioni da questi assunte suo tramite.

Chiunque, senza essere iscritto nell'elenco dei raccomandatari di cui al successivo articolo 6, svolge in qualsiasi forma attività diretta all'ingaggio di lavoratori marittimi, è punito con la reclusione da 1 a 5 anni ».

(*È approvato*).

Sono di conseguenza preclusi i due emendamenti presentati dall'onorevole Baghino al medesimo articolo.

MARZOTTO CAOTORTA. A mio avviso, l'ultimo comma dell'articolo 5 che abbiamo ora approvato dà adito a non pochi equivoci nel punto in cui recita: « Chiunque, senza essere iscritto nell'elenco dei raccomandatari di cui al successivo articolo 6 svolge in qualsiasi forma attività diretta all'ingaggio di lavoratori marittimi, è punito con la reclusione da uno a cinque anni ». La dizione suddetta non specifica che cosa si intenda per ingaggio: esso è forse riferito a colui che svolge attività per conto terzi, escludendo la figura dell'armatore? Non vorrei, infatti, che qualcuno lo interpretasse come divieto di assunzione da parte dell'armatore.

PANI. L'osservazione sul merito è senz'altro corretta, ma la soluzione al problema, a mio giudizio, deve essere trovata dal Governo.

PRESIDENTE. Poiché, da parte della Commissione, c'è senz'altro l'orientamento di riferire l'ingaggio a terzi, penso che possiamo risolvere il problema sollevato dal collega Marzotto Caotorta nel senso di presentare un ordine del giorno, oppure di apportare la necessaria modifica in sede di coordinamento.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo vuole far presente che la legge non poteva che essere interpretata in quel modo, anche nella formulazione proposta dal Comitato ristretto: infatti, il raccomandatario è colui che assume lavoratori e compie attività per conto di terzi.

Se, però, ci fossero delle obiezioni, nel senso che qualcuno ritenesse che potrebbero insorgere dubbi interpretativi, il Governo è favorevole a che vi sia una esplicita dichiarazione secondo la quale l'ingaggio è riferito a colui che svolge attività per conto di terzi.

PRESIDENTE. Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 6.

Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle località ove abbia sede una direzione marittima è istituito un elenco dei raccomandatari, nel quale sono iscritti coloro che sono abilitati a svolgere le attività di cui all'articolo 2 in una località compresa nella circoscrizione della rispettiva direzione marittima.

Ove se ne ravvisi l'utilità possono essere istituiti, con decreto del ministro della marina mercantile, ulteriori elenchi presso camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui ambito territoriale abbia sede un compartimento marittimo.

Se il raccomandatario è legale rappresentante, amministratore o institore di una impresa, deve essere indicato nell'elenco, oltre al suo nome, quello dell'impresa stessa.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 7.

Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura di cui al precedente articolo 6 è costituita, con decreto del ministro della marina mercantile, di concerto con il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, una commissione presieduta da un magistrato scelto tra i membri di una terna indicata dal presidente della corte d'appello competente e composta da:

il direttore marittimo od un suo delegato, ovvero, nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 6, il capo del Compartimento od un suo delegato;

un rappresentante della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle località dove ha sede la commissione;

due rappresentanti dei raccomandatari marittimi scelti su designazione delle associazioni di categoria.

Svolge le mansioni di segretario un funzionario della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

Gli onorevoli Mannuzzu e Quattrone hanno presentato il seguente emendamento: *al primo comma, sostituire le parole:* « di una terna indicata dal presidente della Corte d'appello competente » *con le parole:* « di una terna indicata dal consiglio giudiziario competente ».

Gli onorevoli Lucchesi, Quattrone, Pani e Ricci hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, aggiungere in fine le parole: « – due rappresentanti sindacali dei lavoratori del mare designati dalle associazioni sindacali più rappresentative;

« – due rappresentanti degli armatori designati dalle rispettive associazioni ».

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al penultimo capoverso aggiungere infine le parole: « ... di categoria, da scegliere, nella prima fase, tra quelli iscritti nei registri ai sensi dell'articolo 22 ».

PENNACCHINI. Intendo esprimere il mio netto dissenso circa la previsione che la commissione venga presieduta da un magistrato. Noi sappiamo qual è la situazione della giustizia in Italia e qual è il nuovo orientamento in materia di riforma dell'ordinamento giudiziario, tendente ad utilizzare al massimo l'attività dei magistrati, esonerandoli da compiti che non siano in perfetta armonia con le loro funzioni istituzionali. Ora, mi sembra incompatibile con l'attuale situazione della giustizia in Italia, andare a sottrarre un magistrato presso ogni camera di commercio alle sue funzioni. D'altra parte gli stessi compiti possono essere svolti invece che da un magistrato della giustizia ordinaria da un magistrato della Corte dei conti o dal Consiglio di Stato o da un referendario.

Desidero pertanto richiamare anche l'attenzione del Governo su questo punto, perché tutti i magistrati vengano esclusivamente conservati all'esercizio delle loro funzioni giurisdizionali.

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Sdrammatizzerei la questione dal punto di vista dell'impegno dei magistrati, perché non si tratta di tutte e 92 le camere di commercio italiane, ma solo di quelle che siano localizzate in città sede di direzione marittima.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo non è tenuto a pronunciarsi in merito.

PRESIDENTE. L'onorevole Pennacchini ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sostituire le parole: « scelto tra i membri di una terna indicata dal presidente della corte d'appello competente » *con le altre:* « della Corte dei conti scelto tra i membri di una terna indicata dal presidente della stessa Corte ».

COCCIA. La questione sollevata dal collega Pennacchini è senz'altro meritevole della massima attenzione; però penso che non sia il caso, nel momento in cui si disciplina la figura del raccomandatario marittimo, di operare lo storno dei magistrati impiegati in funzione diversa. Chiederei, perciò, al collega Pennacchini di meditare sulla sua proposta e di valutare se non sia il caso di rimandare la materia ad una normativa di carattere più generale, quale potrebbe essere la riforma dell'ordinamento giudiziario che è in discussione in questi giorni.

Nel merito poi della proposta, dichiaro di esprimere il mio dissenso nei confronti del collega Pennacchini quando propone di sostituire il magistrato ordinario che, come tutti sanno, è quello del tribunale nel cui porto esercita la giurisdizione, con un magistrato della Corte dei conti. Tale sostituzione è, a mio avviso, di difficilissima attuazione, perché è quanto meno disagevole per un magistrato spostarsi da Roma ed andare a Genova o a Napoli per presiedere questa commissione.

Ora, se la funzione che il magistrato è chiamato a svolgere all'interno di questa commissione non è una funzione di giustizia, ma quella di latore di elementi di garanzia, a mio avviso quest'ultima funzione può essere svolta molto meglio da un magistrato ordinario che non da uno della Corte dei conti.

PENNACCHINI. Ad integrazione dei motivi che hanno presieduto alla presentazione di questo mio emendamento, motivi che non sono solo attinenti a questa legge, ma riguardano affermazioni di principio, devo dire che ho letto attentamente, nel testo del provvedimento al nostro esame, i compiti che sarebbero riservati a questo magistrato ed ho verificato che si tratta di compiti esclusivamente di carattere amministrativo.

Si svolge da tempo una battaglia sulla riforma dell'ordinamento giudiziario e su questo punto ritengo che non solo il partito comunista, che sull'argomento ha tenuto un apposito congresso, ma anche gli orientamenti del Governo vadano nel senso di limitare, nel modo più rigido, l'attività dei magistrati ai loro compiti giurisdizionali.

(...)

re l'emendamento così come è stato presentato proprio perché vedo assai difficoltosa la sua applicazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento al primo comma presentato dall'onorevole Pennacchini, non accettato dai relatori né dal Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento Mannuzzu e Quattrone parzialmente sostitutivo del primo comma dell'articolo 7, favorevoli il relatore e il Governo.

(*È approvato*).

Passiamo all'emendamento aggiuntivo al primo comma dei deputati Lucchesi ed altri di cui ho già dato lettura.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Lucchesi ed altri, accolto dal Governo.

(*È approvato*).

Passiamo all'emendamento dell'onorevole Baghino, di cui ho già dato lettura.

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Sono contrario all'emendamento dell'onorevole Baghino.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Anch'io sono contrario all'emendamento.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Anche il Governo è contrario all'emendamento.

BAGHINO. Vorrei conoscerne i motivi.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ella ha il diritto di esprimere il suo pensiero, ma il Governo ha il diritto di pronunciarsi come crede.

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Si tratta di chiedere delle designazioni alla associazione di categoria senza far riferimento alla precedente normativa che è abrogata con l'entrata in vigore di questo provvedimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento dell'onorevole Baghino, non accettato dai relatori né dal Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 7 che, con le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 7.

Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura di cui al precedente articolo 6 è costituita, con decreto del ministro della marina mercantile, di concerto con il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, una commissione presieduta da un magistrato scelto tra i membri di una terna indicata dal Consiglio giudiziario competente e composta da:

il direttore marittimo od un suo delegato, ovvero, nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 6, il capo del Compartimento od un suo delegato;

un rappresentante della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle località dove ha sede la commissione;

due rappresentanti dei raccomandatari marittimi scelti su designazione delle associazioni di categoria;

due rappresentanti sindacali dei lavoratori del mare designati dalle associazioni sindacali più rappresentative;

due rappresentanti degli armatori designati dalle rispettive associazioni.

Svolge le mansioni di segretario un funzionario della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

La commissione di cui al precedente articolo 7:

a) provvede in merito alle domande di iscrizione, trasferimento o cancellazione dall'elenco. Sulle domande di iscrizione acquisisce il parere delle organizzazioni sindacali dei lavoratori marittimi maggiormente rap-

(...)

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo è contrario all'articolo aggiuntivo 9-*bis*.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 9-*bis* dell'onorevole Baghino, non accettato dai relatori né dal Governo.

(*È respinto*).

Do lettura dell'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 10.

L'esame di cui alla lettera *g*) del precedente articolo 9 ha luogo presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui elenco di raccomandatari si chiede l'iscrizione.

Le materie e le modalità di esecuzione dell'esame vengono stabilite con decreto del ministro della marina mercantile.

Con lo stesso decreto vengono nominati, per integrare la commissione prevista dall'articolo 7, un professore universitario (di ruolo o incaricato) di materie giuridiche nonché un professore di lingua inglese.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

Ottenuto il giudizio favorevole della commissione d'esame, il richiedente dovrà, entro trenta giorni dall'avvenuta comunicazione del provvedimento, versare la cauzione di cui all'articolo 8, lettera *c*).

Trascorso tale termine senza che la cauzione sia stata versata, il richiedente decade dal diritto all'iscrizione negli elenchi dei raccomandatari. La decadenza è dichiarata dalla commissione prevista dall'articolo 7.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere il seguente comma: « Il precedente comma non si applica a coloro che usufruiscono delle norme dell'articolo 22 ».

BAGHINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 11.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

L'iscrizione nell'elenco dei raccomandatari marittimi presso una Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura è consentita anche a cittadini di Paesi membri della Comunità economica europea, che siano in possesso dei requisiti richiesti dalla presente legge, abbiano conoscenza della lingua italiana e superino l'esame di cui all'articolo 9, lettera *g*).

All'atto dell'iscrizione nell'elenco dei raccomandatari i soggetti di cui al primo comma dovranno versare la cauzione prevista dall'articolo 8, lettera *c*).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al primo comma le seguenti parole: « Sono esclusi da tale impegno coloro che usufruiscono dell'articolo 22 ».

BAGHINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 12.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 13.

Il racomandatario marittimo che viola il segreto professionale o che si rende colpevole di abusi o mancanze nell'esercizio della sua professione o comunque di fatti non conformi alla dignità e al decoro professionale è sottoposto a procedimento disciplinare.

Le sanzioni disciplinari che la commissione di cui all'articolo 7 può infliggere, presa visione degli atti e dei documenti, assunte le informazioni del caso e sentito l'interessato, sono le seguenti:

a) richiamo verbale;

b) ammonimento scritto;

c) censura pubblica;

d) sospensione a tempo determinato non superiore a sei mesi;

e) radiazione dall'elenco con incameramento della cauzione.

Per il mancato rispetto delle tariffe previste dall'articolo 16, la commissione commina la sospensione a tempo determinato, non superiore a sei mesi. In caso di recidiva viene pronunciata la radiazione dall'elenco.

(...)

lire niente, perché l'accordo si raggiunge attraverso il normale contratto di lavoro.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il senso dell'emendamento è che il primo comma dell'articolo 16 non si applica ai raccomandatari che svolgono la loro attività alle dipendenze di imprese armatoriali o vettori.

CERAVOLO. Qualunque raccomandazione deve essere retribuita; per questo tipo di raccomandazioni, i proventi andranno alle imprese.

MARZOTTO CAOTORTA. Penso che la preoccupazione dei colleghi sia dovuta al fatto che con l'emendamento proposto dal Governo si vengano a privare gli armatori che svolgono attività di raccomandatario della percezione di queste tariffe. Vi è questo pericolo, perché sembra che le tariffe siano dovute soltanto ai liberi professionisti e che non possano essere percepite dall'armatore che svolga questa attività di raccomandatario attraverso un suo funzionario. Poiché miriamo tutti alla stessa cosa, cerchiamo di esprimerla con parole che siano chiare per tutti. Si potrebbe dire, invece di « dovuti ai raccomandatari marittimi », « dovuti per l'esplicazione della funzione ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento presentato dal Governo, sul quale si sono dichiarati favorevoli i relatori.

(*È respinto*).

MARZOTTO CAOTORTA. Poiché sulla *ratio* del contenuto vi è il consenso generale, intendo presentare un altro emendamento, perché non vorrei che andassimo incontro a grosse difficoltà. A questo punto gli armatori non possono incaricare loro funzionari dell'attività di raccomandatario perché li caricherebbero di grandi spese. Propongo pertanto di sostituire le parole: « dovuti ai raccomandatari marittimi » *con le parole*: « dovuti per l'esplicazione della funzione di raccomandatario da parte di privati o di imprese per le loro prestazioni ».

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Sono favorevole all'approvazione di questo emendamento.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Mi rimetto alla decisione della Commissione.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si rimette alla decisione della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento proposto dall'onorevole Marzotto Caotorta.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 16 nel testo di cui dianzi ho dato lettura.

(*È approvato*).

BAGHINO. Onorevole Presidente, data l'ora tarda, proporrei una sospensione di un'ora e mezzo della seduta.

PANI. Siamo contrari alla proposta di rinvio, perché riteniamo sia possibile arrivare rapidamente all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di sospensione della seduta formulata dall'onorevole Baghino.

(*È respinta*).

Proseguiamo pertanto la discussione.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 17.

È istituito un fondo avente carattere previdenziale a favore degli iscritti all'elenco di cui all'articolo 6 e dei loro superstiti, alimentato dai contributi obbligatori versati da ciascun iscritto. Il contributo sarà determinato annualmente in relazione al fabbisogno del fondo, nonché al numero ed all'importanza delle prestazioni fornite agli iscritti. È consentito il riscatto volontario dei periodi di anzianità maturati da ciascun iscritto.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro del tesoro, emanerà un apposito regolamento per disciplinare l'organizzazione e la gestione finanziaria del fondo di cui al comma precedente.

I relatori, onorevoli Lucchesi e Quattrone, hanno presentato il seguente emenda-

mento, concordato in sede di Gruppo di lavoro:

Sostituire l'articolo 17 con il seguente:

« Attraverso apposita convenzione da disciplinarsi con regolamento emanato entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, dal ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con i ministri per la marina mercantile e del tesoro si provvederà ad inserire i raccomandatari marittimi nel sistema della previdenza marinara ».

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Lucchesi-Quattrone, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 18.

La cessazione dall'esercizio professionale accertata dalla commissione di cui all'articolo 7, comporta la cancellazione di ufficio dall'elenco dei raccomandatari.

Il fallimento dell'iscritto nell'elenco determina la radiazione dall'elenco stesso. Tuttavia, quando il raccomandatario marittimo sia stato autorizzato all'esercizio provvisorio, la radiazione è sospesa fino al termine dell'esercizio stesso.

Si procede alla reiscrizione nell'elenco se il fallito ha concluso un concordato con il passaggio in giudicato della sentenza di riabilitazione civile di cui all'articolo 142 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, recante disciplina del fallimento.

Il sottosegretario onorevole Dell'Andro ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire al terzo comma, secondo rigo, le parole: da « ha concluso » alla fine, *con le altre*: « sia stato riabilitato, con sentenza passata in giudicato, in virtù del disposto dell'articolo 143, nn. 1 e 2 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo quindi in votazione l'articolo 18 nel suo complesso che, con la modifica testé apportata, risulta così formulato:

ART. 18.

La cessazione dall'esercizio professionale accertata dalla commissione di cui all'articolo 7, comporta la cancellazione di ufficio dall'elenco dei raccomandatari.

Il fallimento dell'iscritto nell'elenco determina la radiazione dall'elenco stesso. Tuttavia, quando il raccomandatario marittimo sia stato autorizzato all'esercizio provvisorio, la radiazione è sospesa fino al termine dell'esercizio stesso.

Si procede alla reiscrizione nell'elenco se il fallito sia stato riabilitato, con sentenza passata in giudicato, per i casi previsti dall'articolo 143 nn. 1 e 2 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 19.

Chiunque eserciti l'attività di raccomandatario marittimo – anche se per tale esercizio non è prevista una specifica abilitazione – in contravvenzione alle norme della presente legge è punito ai sensi dell'articolo 348 del codice penale.

PENNACCHINI. Non comprendo questo articolo. Innanzitutto, si fa riferimento allo articolo 348 del codice penale che attiene all'esercizio abusivo della professione, mentre la previsione del reato contenuto nello articolo 19 riguarda la contravvenzione alle norme della legge. Quindi, io non vedo il collegamento fra i due titoli di reato. Se si vuole punire il contravventore alla legge con le stesse pene previste dall'articolo 348, si può prevedere ad esempio la reclusione fino a sei mesi, senza fare riferimento ad una norma che non ha alcuna attinenza con questa previsione di reato. Ma io leggo, nel testo dell'articolo in esame, la seguente dizione: « anche se per tale esercizio non è prevista una specifica abilitazione »: ma l'articolo 6 non contiene forse la previsione dell'abilitazione all'esercizio della professione di raccomandatario marittimo? Come si può dire che non è prevista alcuna specifica abilitazione? Non solo, ma l'articolo 5 punisce, con la reclusione da uno a cinque anni, i contravven-

tori alle norme della legge che riguardano i lavoratori, non alla legge nel suo complesso. Nel caso specifico, quando si contravviene, quali norme si applicano? L'articolo 6, congiuntamente all'articolo 19, o uno solo dei due? In altri termini, se il legislatore vuole impedire al raccomandatario di esercitare abusivamente la propria professione, non deve emanare alcuna norma in materia, in quanto l'articolo 348 del codice penale punisce già questo tipo di reato; mentre le pene per coloro che assolvono alla funzione di ingaggiare lavoratori marittimi in contravvenzione a questa legge sono già stabilite dall'articolo 5. Per punire, al di fuori di queste ipotesi, altre possibilità di contravvenzione, allora potremmo ad esempio deliberare di introdurre « la reclusione fino a sei mesi ». Come ripeto, io non comprendo la *ratio* dell'articolo in esame.

BAGHINO. A mio avviso, questo articolo 19 dovrebbe essere soppresso perché già nell'articolo 5 sono previste le varie pene per le infrazioni.

PRESIDENTE. Debbo infatti comunicare che il relatore onorevole Quattrone ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 19.

PANI. Sono contrario a questo emendamento dell'onorevole Quattrone. Sono soltanto favorevole alla soppressione dell'inciso « – anche se per tale esercizio non è prevista alcuna specifica abilitazione – ».

PENNACCHINI. Invece di fare riferimento all'articolo 348, potremmo introdurre la dizione: « è punito con la reclusione fino a sei mesi ».

RICCI. Proporrei che l'articolo 19 venisse così formulato: « Chiunque eserciti abusivamente l'attività di raccomandatario marittimo è punito ai sensi dell'articolo 348 del codice penale ».

PENNACCHINI. Rimane un solo caso scoperto, quello in cui si contravvenga alle disposizioni di questa legge prescindendo dall'ingaggio arbitrario dei lavoratori, per il quale si potrebbe prevedere la pena della reclusione fino a sei mesi, senza fare riferimento all'articolo 348 del codice penale.

MANNUZZU. Sono favorevole all'emendamento Quattrone.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Le ipotesi previste dall'articolo 5 non sono le stesse dell'articolo 19. Per il primo, un raccomandatario che sia iscritto regolarmente all'albo, qualora violi le disposizioni di cui all'articolo 3 risponde alla luce di quelle sanzioni. L'articolo 19, invece, contempla il caso dell'esercizio abusivo della professione, cioè di colui che svolga l'attività senza essere iscritto all'albo, e pertanto non ha nulla a che vedere con l'articolo 5.

Qualora peraltro risulti chiara, nonostante la soppressione dell'articolo 19, la possibilità di applicare quanto disposto dall'articolo 348 del codice penale, il Governo si rimette, circa l'emendamento soppressivo, alla valutazione delle Commissioni.

BAGHINO. L'approvazione dell'emendamento soppressivo risulterebbe contraria agli obiettivi che si intendono raggiungere con l'emanazione del provvedimento in discussione, in quanto renderebbe impossibile la punizione di coloro che abbiano violato le norme che ci accingiamo ad approvare.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ricci e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 19 con il seguente:

« Chiunque eserciti abusivamente l'attività di raccomandatario marittimo è punito ai sensi dell'articolo 348 del codice penale ».

RICCI. Riteniamo opportuna l'approvazione di questo emendamento, in quanto non è, a nostro giudizio, pacifico, secondo quanto disposto dal provvedimento in discussione, che l'esercizio abusivo dell'attività di raccomandatario marittimo rientri tra i casi previsti dall'articolo 348 del codice penale, perché tale articolo dispone che siano puniti coloro che esercitano abusivamente una professione per svolgere la qua-

le è necessaria una speciale abilitazione dello Stato, mentre nel caso in questione è prevista l'iscrizione in un elenco, ma non l'abilitazione da parte dello Stato.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Ritiro l'emendamento soppressivo, dichiarandomi favorevole all'emendamento presentato dagli onorevoli Ricci e Pani.

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Sono anch'io favorevole a questo emendamento.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento interamente sostitutivo Ricci e Pani, favorevoli relatori e Governo.

(*È approvato*).

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

ART. 20.

La vigilanza sull'esercizio della professione di raccomandatario marittimo è affidata al Ministero della marina mercantile.

(*È approvato*).

ART. 21.

Gli oneri per il funzionamento della commissione prevista dall'articolo 7 della presente legge graveranno sul bilancio della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura della località ove ha sede la commissione stessa.

All'onere per il funzionamento della commissione di cui all'articolo 14, valutato in lire 1.000.000 per l'anno finanziario 1977, si provvede con i normali stanziamenti del capitolo n. 1107 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per detto esercizio e del corrispondente capitolo degli esercizi successivi.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 22.

Hanno diritto ad ottenere l'iscrizione negli elenchi di cui al precedente articolo 6, i titolari delle imprese individuali ed i legali rappresentanti delle società che, al momento della entrata in vigore della presente legge, risultino iscritte negli elenchi di cui all'articolo 2 della legge 29 aprile 1940, n. 496, nonché gli institori di dette imprese o società la cui procura sia stata depositata, ai sensi dell'articolo 2206 del codice civile, da almeno un anno.

La domanda per l'iscrizione deve essere presentata alla commissione di cui all'articolo 7 entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Gli onorevoli Lucchesi, Quattrone, Mannuzzu e Ricci hanno presentato il seguente emendamento:

Alla fine del primo comma aggiungere le parole: « sempre che siano in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 9, lettera *a*), *c*), *d*) ed *e*) ».

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere dopo il primo comma: « In fase di prima attuazione sono iscritti automaticamente i raccomandatari risultanti nei registri di cui all'articolo 280 del codice della navigazione e all'articolo 424 del regolamento della navigazione marittima ».

BAGHINO. Vorrei che venisse presa in considerazione la differenza fra i due emendamenti: l'iscrizione di coloro che già appartengono al registro dei raccomandatari marittimi dovrebbe avvenire secondo il testo e l'emendamento Lucchesi ed altri su domanda, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, ma la commissione non può essere costituita subito quanto meno completamente, mentre la legge diventa immediatamente operante, abrogando la legge precedente. Per questo sono del parere di inserire il concetto di iscrizione automatica: praticamente i richiedenti dovrebbero essere iscritti di diritto, qualora in possesso dei requisiti previsti. Una volta stabilito l'automatismo, posso ritirare il mio emendamento.

LUCCHESI, *Relatore per la X Commissione*. Ai relatori sembrano chiare le finalità che si vogliono raggiungere. Siamo per-

tanto per il mantenimento dell'emendamento da noi proposto nel suo testo integrale.

BAGHINO. Come fanno i raccomandatari a presentare la domanda ad una commissione che non è costituita?

RICCI. La proposta dell'onorevole Baghino non è priva di un fondamento perché effettivamente i sei mesi dall'entrata in vidella legge potrebbero decorrere senza che la commissione sia ancora costituita. Mi pare quindi che attraverso un emendamento si potrebbe diminuire il termine, portandolo da sei a tre mesi, ma facendolo decorrere dalla costituzione della commissione, anziché dall'entrata in vigore della legge.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. In questo modo si determinerebbe una vacanza molto lunga. Si potrebbero creare dei problemi gravi.

BAGHINO. Qualora i proponenti non intendessero stabilire l'automatismo e mantenere i sei mesi, suggerirei di aggiungere che, fino a quando la commissione non sarà in grado di funzionare, permane la validità dei raccomandatari marittimi in base alla legge 29 aprile 1940, n. 496.

PRESIDENTE. Propongo di decidere prima sull'emendamento Lucchesi, per poi combinarlo con quello dell'onorevole Baghino: pongo quindi in votazione l'emendamento Lucchesi, Quattrone, Mannuzzu e Ricci.

(*È approvato*).

L'onorevole Quattrone ha ora presentato il seguente emendamento:

Aggiungere dopo il secondo comma il seguente:

« Fino alla pronuncia della Commissione restano abilitati all'esercizio della loro attività i soggetti di cui al primo comma del presente articolo ».

BAGHINO. Il mio emendamento è dello stesso tenore di quello presentato dall'onorevole Quattrone, in quanto faceva riferimento alla legge 29 aprile 1940, n. 496. Dichiaro pertanto di ritirare il mio emendamento e di sottoscrivere quello presentato dall'onorevole Quattrone.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo è favorevole all'emendamento pur facendo osservare che non vi sarebbe stato bisogno di norme transitorie.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento aggiuntivo presentato dai deputati Quattrone e Baghino.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 22 nel suo complesso che, dopo le modifiche approvate, risulta così formulato:

ART. 22.

Hanno diritto ad ottenere l'iscrizione negli elenchi di cui al precedente articolo 6, i titolari delle imprese individuali ed i legali rappresentanti delle società che, al momento della entrata in vigore della presente legge, risultino iscritte negli elenchi di cui all'articolo 2 della legge 29 aprile 1940, n. 496, nonché gli institori di dette imprese o società la cui procura sia stata depositata, ai sensi dell'articolo 2206 del codice civile, da almeno un anno, sempre che siano in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 9, lettere *a*), *c*), *d*) ed *e*).

La domanda per l'iscrizione deve essere presentata alla commissione di cui all'articolo 7 entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Fino alla pronuncia della commissione restano abilitati all'esercizio della loro attività i soggetti di cui al primo comma del presente articolo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 23.

Dopo l'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del Registro italiano navale, è inserito il seguente articolo:

« ART. 2-*bis*. — La classificazione è obbligatoria per le navi straniere quando su di esse siano imbarcati lavoratori italiani ».

I deputati Pavone, Ricci, Mannuzzu, Lucchesi, Quattrone, Magnani Noya Maria,

Baghino, Federico e Tombesi hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 23.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 23, con l'avvertenza che l'eventuale reiezione comporta l'approvazione dell'emendamento interamente soppressivo.

(*È respinto*).

Si intende quindi che l'articolo 23 è soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 24.

Sono abrogate la legge 29 aprile 1940, n. 496, ed ogni altra disposizione contraria alle norme della presente legge.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 24-*bis* elaborato in sede di Gruppo di lavoro e presentato dai deputati Lucchesi, Mannuzzu, Quattrone e Ricci – che sarà meglio definito in sede di coordinamento formale – che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

ART. 24-*bis*.

Sono devoluti alla commissione prevista dall'articolo 14 i ricorsi che, all'atto della entrata in vigore della presente legge, risultino pendenti presso la commissione centrale di cui all'articolo 13 della legge 29 aprile 1940, n. 496.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Prima di passare alle dichiarazioni di voto desidero ricordare ai membri delle Commissioni IV e X che è sorta una questione circa l'interpretazione dell'ultimo comma dell'emendamento sostitutivo dello articolo 5.

Si è proposto di risolvere tale problema in sede di coordinamento formale nel senso indicato dall'onorevole Marzotto Caotorta, il quale ha suggerito la seguente dizione:

« Chiunque, senza essere iscritto nell'elenco dei raccomandatari di cui al successivo articolo 6, svolge in qualsiasi forma attività diretta all'ingaggio di lavoratori marittimi per conto di terzi, è punito con la reclusione da 1 a 5 anni ».

CERAVOLO. Nessuno può assumere direttamente lavoratori.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Vi è una legge sul collocamento; dice soltanto che non è obbligato ad osservare questa legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che la formulazione dell'ultimo comma dell'articolo 5 sarà meglio definita in sede di coordinamento, con l'intesa che, in caso di interpretazione dubbia, si aggiungerà la dizione « per conto di terzi ».

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

CERAVOLO. Dichiaro che il gruppo comunista voterà a favore di questo disegno di legge soprattutto per il fatto che viene regolata, con l'articolo 4, l'assunzione dei marittimi da parte di armatori stranieri.

Si tratta però soltanto di una prima soluzione della scandalosa situazione che si è creata a causa dell'esistenza delle cosiddette bandiere-ombra.

Il gruppo comunista non può non far osservare come questo provvedimento risponda ad una logica sbagliata, la quale ha prodotto i risultati che oggi conosciamo.

Si pensi che tutta la legislazione che riguarda i nostri porti marittimi, nei quali operano i raccomandatari, risale non già al 1940, bensì al secolo scorso!

Alcuni hanno detto che, intanto, dobbiamo affrontare i problemi di questo settore. Ma noi riteniamo che proprio per aver affrontato i problemi, settore per settore, siamo arrivati a questo stato di cose, per cui la legislazione marittima è ormai una sedimentazione di norme incomprensibili.

Abbiamo ancora, in questo campo, fenomeni di autonomismo comunale, di corporativismo! Abbiamo ancora imprese a carattere familiare!

Con il provvedimento che stiamo per votare non incidiamo abbastanza su una realà ancora artigianale. Infatti regolamen-

tiamo la categoria dei raccomandatari marittimi non già l'impresa dei raccomandatari marittimi.

Si pretende, ad esempio, che coloro che dirigono imprese di raccomandatari sostengano un esame di lingua inglese con la stessa logica con cui si può pretendere che il direttore di una fabbrica di automobili sostenga l'esame di guida, senza pensare che un'impresa può assumere tutti gli interpreti di lingua inglese che vuole!

Si pensi che questo è il primo provvedimento in materia di marina mercantile che affrontiamo nel corso di questa legislatura e che dobbiamo affrontare altri importanti provvedimenti, come quello sui porti, rispetto al quale il Governo non ha ancora preso posizione.

Nel dichiarare, dunque, il voto favorevole al provvedimento da parte del gruppo comunista, ribadisco la necessità di affrontare finalmente nel suo insieme e non caso per caso la situazione dei nostri porti marittimi.

MARZOTTO CAOTORTA. Il gruppo della democrazia cristiana esprime giudizio favorevole su questo importante provvedimento legislativo volto a bloccare la nefasta attività delle bandiere ombra e l'attuale prassi di assunzione dei marittimi in deroga alle norme di civile tutela del lavoro.

Il disegno di legge, presentato in ottobre dal Governo, ha subito, in questa sede, modifiche volte a migliorarne il contenuto e a renderlo più aderente alle reali esigenze cui deve far fronte; certamente, esso non preclude qualsiasi altro provvedimento che dovesse rendersi necessario per portare maggior ordine in tema di disciplina marittima, ma poiché sappiamo che il meglio è nemico del bene ribadisco, a nome del mio gruppo, l'opportunità di giungere al varo di questo disegno di legge.

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale esprime voto contrario a questo disegno di legge pur riconoscendo lo sforzo compiuto in direzione di una adeguata disciplina del grave fenomeno delle bandiere ombra. Tuttavia, è nostro convincimento che le modifiche che si sono volute apportare al testo pervenutoci dal Senato hanno ulteriormente complicato l'intera disciplina della professione di raccomandatario marittimo, senza minimamente favorire le attività ad essa connesse.

QUATTRONE, *Relatore per la IV Commissione*. Non ritenevo utile intervenire in sede di dichiarazioni di voto, ma l'intervento dell'onorevole Ceravolo richiede una puntuale e doverosa precisazione. Ancora una volta, la parte politica alla quale io appartengo e, cioè, quella della democrazia cristiana è stata accusata di promuovere il varo di provvedimenti settoriali il cui unico risultato è quello di tamponare delle falle per aprirne, immancabilmente, delle altre.

Vorrei ricordare all'onorevole Ceravolo che la Commissione giustizia aveva deciso di non affrontare il tema di questo provvedimento al fine di promuovere tra tutte le forze politiche un più vasto e approfondito momento di riflessione sull'ordinamento generale delle professioni in Italia. La opinione del gruppo della democrazia cristiana era che il provvedimento dovesse essere più limitato e dovesse attenere solo alle specifiche funzioni del raccomandatario marittimo, ma non dobbiamo dimenticarsi che il disegno di legge ci è giunto dal Senato e che l'intendimento comune di tutte le parti politiche, compresa quella che lei rappresenta, onorevole Ceravolo, è stato quello di mantenere, il più possibile, la formulazione approvata dall'altro ramo del Parlamento.

È per tali ragioni che il gruppo della democrazia cristiana respinge le accuse mossegli e, cosciente di aver fatto il proprio dovere, esprime parere favorevole a questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo »

(...)

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (1198) 1

PRESIDENTE 1, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17
BAGHINO 11, 15, 16
BOCCHI 12
BORRI 16
CALAMINICI 6, 7
CERQUETTI 6, 15
COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione* 8, 13, 16
DE CINQUE 15, 16
GIGLIA 8, 13, 15
LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . 9 ,11, 13, 14, 15, 16
MARZOTTO CAOTORTA 13, 14
PANI 10
PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione* 4, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16
ROCELLI 13
TODROS 15
TOMBESI 13
VENTURINI 8

Votazione segreta:

PRESIDENTE 17

La seduta comincia alle 9,45.

Discussione del disegno di legge: Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (1198).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore ».

L'onorevole Colurcio, relatore per la IX Commissione, ha facoltà di svolgere la relazione.

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge oggi in discussione avanti alle nostre Commissioni riunite, era stato inizialmente assegnato, come si ricorderà, solo alla IX Commissione. Fra le varie Commissione che devono esprimere il proprio parere sul testo presentato, la X Commissione rivendicò per altro la competenza a discutere anch'essa nel merito il disegno di legge in sede legislativa. Oggi, assieme ai colleghi della Commissione trasporti, ci troviamo così riuniti a discutere un articolato che trova la sua fondamentale giustificazione in tre linee direttrici, che emergono dalla stessa relazione introduttiva. La prima consiste nel procedere ad un'armonizzazione dei limiti generali di velocità per gli autoveicoli a motore in tutta l'area

(...)

PRESIDENTE. L'onorevole Piccinelli, relatore per la X Commissione, ha facoltà di svolgere la relazione.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione.* Il problema della fissazione di un limite generalizzato di velocità sulle strade ad autostrade italiane non è nuovo, in quanto già discusso da parte sia di esperti, sia di autorità di governo. Mi permetto di rilevare la mia non piena concordanza con la proposta che mi sembra sia stata formulata implicitamente dal collega Colurcio di rinviare l'esame della disciplina dei limiti massimi di velocità alla discussione sul nuovo codice della strada; non sappiamo, infatti, entro quale periodo quest'ultimo argomento verrà portato all'esame del Parlamento.

Vorrei sottolineare come la disciplina normativa della materia sia fissata dall'articolo 103 del codice della strada il quale, nello stabilire la velocità massima consentita a particolari categorie di veicoli e nei centri abitati, concede agli enti proprietari delle strade la facoltà di fissare limiti minimi e massimi di velocità al di fuori di detti centri, in conformità con le direttive impartite dal Ministero dei lavori pubblici. La formulazione è tale da evidenziare che le decisioni devono essere prese non *ad nutum* degli enti proprietari delle strade, ma tenendo conto di una necessaria correlazione tra la decisione adottata e le caratteristiche intrinseche della strada. Di qui l'impossibilità di fissare criteri generali di velocità.

Fu nel 1973, in occasione del verificarsi della crisi energetica determinata dall'aumento elevato e repentino del prezzo dei prodotti petroliferi e al fine di limitare il consumo di carburante, che il Governo, sulla base di un indirizzo adottato dal Parlamento, procedette alla imposizione di limiti di velocità generalizzati su tutto il territorio nazionale. Si provvide così all'emanazione del decreto 28 novembre 1973 con cui si fissò il limite massimo di 100 chilometri orari su tutte le strade tranne che sulle autostrade, dove fu fissato in 120 chilometri orari. Nella pratica il decreto si rilevò di difficile applicazione non solo per il fatto che i mezzi a disposizione degli agenti della polizia stradale erano insufficienti, come quantità e qualità, per il controllo, ma soprattutto per il consolidarsi di una giurisprudenza pretorile che sancì l'assoluta insufficienza dell'ordinanza ministeriale, ritenendo che il combinato disposto degli articoli 3 e 103 del codice della strada concedessero al Ministero dei lavori pubblici la facoltà di imporre direttive, ma solo di carattere generale, in quanto la potestà rimaneva ai singoli enti proprietari. Si sottolineò altresì che l'efficacia delle ordinanze in materia è sempre subordinata alla apposizione, all'inizio di ogni strada o di ogni autostrada, dei prescritti segnali stradali.

Ne consegue che, pur avendo il provvedimento ministeriale carattere normativo, esso deve essere considerato illegittimo per due motivi. In primo luogo perché ha soltanto valore di atto amministrativo e quindi deve ricomprendersi nella categoria delle fonti secondarie del diritto che non possono derogare alla legge, in questo caso, cioè, al codice della strada; in secondo luogo perché, a norma del settimo comma dell'articolo 3 di tale codice, i segnali devono essere considerati come pubblicità necessaria per l'esecuzione delle ordinanze stesse.

Di qui la necessità di procedere con legge alla determinazione dei limiti generalizzati di velocità, anche perché il Consiglio europeo dei ministri dei trasporti, raccomandando l'armonizzazione dei limiti massimi di velocità nell'ambito della comunità, aveva suggerito di adottare quelli di 110 e 130 chilometri orari.

Nella scorsa legislatura fu predisposto un disegno di legge che decadde per l'anticipato scioglimento del Parlamento; tale disegno di legge è stato ripresentato, in un diverso testo, il 24 febbraio scorso ed è oggi al nostro esame. Mi permetto, pertanto, di raccomandarne l'approvazione senza attendere quella del nuovo codice della strada in quanto permangono inalterate le ragioni che consigliarono allora l'adozione dei limiti di velocità – cioè la riduzione del disavanzo della bilancia dei pagamenti cui concorrono le importazioni di prodotti petroliferi – ed una maggiore sicurezza nella circolazione stradale. Infatti, come è noto, esistono alcune rilevazioni statistiche eseguite in vari paesi, dalle quali risulta che la velocità influisce in misura progressiva sugli incidenti stradali, per cui tanto più essa è maggiore, tanto è più facile la possibilità di mortalità e di lesioni gravi.

Riservandomi di presentare alcuni emendamenti formali, rilevo l'opportunità di fissare alcuni limiti di velocità se non identici, almeno simili a quelli previsti per le

(...)

che il problema della segnaletica: si potrebbe fissare un limite massimo di velocità generalizzato per tutte le strade d'Italia e per tutte le cilindrate, limite che potrebbe anche essere inferiore ai 100 chilometri orari, data la difficoltà di superare tale limite, nella situazione attuale delle strade italiane. Contestualmente, per le vetture con cilindrata superiore ai 1.000 centimetri cubici – e si badi che parlo sempre di cilindrata e non di potenza,perché altrimenti sorgerebbero altri problemi legati alle caratteristiche tecniche dei vari motori – si potrebbe prevedere una precisa deroga a tale limite, ovviamente solo sulle autostrade e sulle superstrade.

PRESIDENTE. Poiché sono stati sollevati i problemi del risparmio energetico e della incidenza del consumo di carburante sulla bilancia dei pagamenti, desidero fare una precisazione. Sul risparmio energetico ognuno è libero di esprimere valutazioni personali e non è il mio compito intervenire, ma per quanto riguarda il problema della bilancia dei pagamenti pregherei i colleghi di non fare considerazioni in proposito dal momento che tale incidenza non esiste. Infatti, noi non siamo importatori di benzina bensì importatori di greggio ed esportatori di benzina.

VENTURINI. Credo che non si possa, in linea di massima, essere contrari a questo provvedimento. Si può solo dire che per un problema così complesso una « leggina » – come sembra essere quella in discussione – è ovviamente insufficiente, nel senso che pare sia stato ignorato tutto ciò che riguarda la sicurezza attiva dei veicoli, verso la quale si stanno, invece, orientando buona parte dei paesi europei mentre noi continuiamo a produrre vetture che rappresentano degli autentici pericoli pubblici.

La seconda osservazione che desidero fare riguarda i controlli. Noi ora approveremo questo provvedimento e stabiliremo alcune limitazioni di velocità, ma a me pare che non siamo in grado di assicurare che tali norme vengano rispettate, cioè non siamo in grado di controllare che i veicoli siano sicuri. In definitiva, noi emaniamo una regolamentazione e poi vediamo circolare veicoli in condizioni di assoluta pericolosità.

Comunque, un punto su cui mi pare valga la pena di soffermarsi credo sia quello relativo alla differenza di limite di velocità in proporzione alla differenza di cilindrata. In realtà una Fiat « 126 » che forzi la sua andatura è pericolosa, mentre una Mercedes che viaggi a 120 chilometri orari su un'autostrada rientra in pieno nei limiti di sicurezza (e lo stesso discorso vale anche per le macchine italiane di grande cilindrata, nonostante abbiano una minore stabilità). Quindi, anch'io sono del parere che sia impossibile stabilire un limite di velocità per ogni tipo di autovettura; ciò non toglie che io riconosca la necessità di fissare alcune differenze sulla base della potenza.

Desidero concludere auspicando che il nuovo codice della strada contempli un po' tutte le esigenze qui espresse in quanto – lo ripeto – non è possibile limitarsi ad affrontare il solo problema della velocità il quale, pur non essendo di secondaria importanza, non è certo l'unico attinente alla sicurezza della circolazione stradale.

GIGLIA. Prendo la parola, brevissimamente, solo per preannunciare alla Commissione che, pur essendo favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, intendo presentare due emendamenti all'articolo 5. Infatti io ritengo che due mesi di arresto costituiscano una pena sproporzionata rispetto ai 15 chilometri orari di velocità in più che si consentono, e propongo di sopprimerla sostituendola con l'elevazione della pena pecuniaria fino ad un milione di lire.

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

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Mi pare che la discussione svoltasi sia stata ampia, sia sulle questioni generali, sia su quelle di merito e credo che tutta la problematica espressa debba essere necessariamente ripresa nell'ambito della futura discussione sul nuovo codice della strada: questo eviterà, in avvenire, di affrontare i problemi in modo separato e non univoco, e consentirà di calarli nel più vasto contesto della circolazione stradale. Per quanto riguarda le questioni di merito, a parte le motivazioni addotte a proposito dell'introduzione del limite di velocità e le puntualizzazioni del presidente, credo che si possa fare una riflessione di questo tipo e cioè che sulla limitazione di velocità incide solo il concetto di sicurezza, perché tutte le altre questioni sono di natura soggettiva.

(...)

Altro motivo di fondo, come ha ricordato opportunamente il predetto relatore, è quello di armonizzare la disciplina dei limiti di velocità a quella adottata negli altri paesi europei. A questo proposito vorrei dire che noi arriviamo buon ultimi nella applicazione di questi limiti di velocità sulle nostre strade; infatti, in molti paesi della Comunità europea sono già vigenti sia per le strade statali, sia per le autostrade, conformemente all'impegno assunto a Parigi fra i vari ministri dei trasporti.

Entrando nel merito della discussione su questo disegno di legge, mi pare doveroso riconoscere l'incontestabile necessità che nel provvedimento sia mantenuta una distinzione fra i vari tipi di strade sulle quali dovranno diversamente operare i limiti di velocità, cioè le strade provinciali, statali, comunali e le autostrade. Ritengo opportuno il suggerimento del relatore circa l'ipotesi che le strade statali con requisiti autostradali abbiano la possibilità di essere percorse con i medesimi limiti di velocità. Inoltre, vorrei esprimere qualche perplessità sull'ipotesi avanzata di estrapolare con decreto ministeriale qualche autostrada dal regime di limitazione della velocità introdotto da questa normativa, in quanto ciò comporterebbe alcuni problemi di sistematicità e di organicità. Comunque, il Governo non rifiuta di valutare, sulla base di precise proposizioni, questa ipotesi che, se coerente con l'impostazione generale del disegno di legge, potrà anche essere recepita. Viceversa, l'ipotesi di collegare questi limiti di velocità alla capacità di potenza delle autovetture metterebbe in moto un meccanismo complicato, tale da comportare un gran numero di uomini e di attrezzature. Una cosa sono infatti i cartelli indicanti la velocità massima, che si riferiscono alla circolazione degli autocarri, e un'altra i cartelli da apporre, ad esempio, sulle Fiat « 126 ». Sono invece d'accordo sul fatto che la decretazione, in ogni caso, avvenga di concerto con gli altri dicasteri interessati, cioè con il Ministeri dei trasporti e degli interni. Al contrario, non posso essere d'accordo sulla ipotesi di un rinvio di questa disciplina al nuovo codice della strada. Sono tuttavia convinto che la nuova normativa che le Commissioni riunite IX e X si accingono ad approvare, pur nella sua completezza, necessiti di approfondimenti, specie sul piano del coordinamento, sia con la futura disciplina del nuovo codice, sia con la normativa di attuazione a livello ministeriale. Ma a questi fini è necessario che il disegno di legge possa completare al più presto il suo *iter*.

Il Governo non esclude, secondo una ipotesi che è stata avanzata, che vi possa essere, di fronte ad una auspicata riduzione di incidenti, una riduzione o, per lo meno, un non ulteriore aumento dei premi assicurativi. Anche questa mi sembra però una ragione in più per una approvazione sollecita del provvedimento.

Non sono d'accordo su una deroga ai limiti di velocità per le autovetture dotate di maggiore potenza; infatti, il disegno di legge tende a garantire condizioni di sicurezza massima.

Rispondendo all'onorevole Giglia, vorrei osservare che le pene detentive non costituiscono un fatto innovativo, in quanto già esistenti nel codice della strada. In ogni caso si tratta di una ipotesi alternativa a quella dell'ammenda pecuniaria e tale rimane nell'articolo 5 del disegno di legge. Si tratta comunque di valutare attentamente i riflessi di ordine psicologico, anche se il Governo non dà a questo aspetto una importanza particolare. In alternativa si potrebbe introdurre il provvedimento del ritiro della patente nel caso si siano verificate più infrazioni della norma sul limite di velocità.

Concludendo, il Governo non ha alcuna difficoltà a prendere in considerazione la possibilità di ridurre la tolleranza dai 15 chilometri previsti dall'articolo 5 del disegno di legge a 10 chilometri orari.

PANI. Prima che si passi all'esame degli articoli, vorrei far osservare alla Commissione che sono stati preannunciati emendamenti riguardanti tutti e cinque gli articoli del disegno di legge, così che questo viene ad essere, almeno parzialmente, sostituito con altri testi: specialmente l'emendamento del relatore Piccinelli all'articolo 1 modificherebbe sostanziamente il dispositivo del provvedimento. Credo pertanto sia il caso di procedere, tramite una breve sospensione della seduta, ad una valutazione più attenta delle proposte di modifica preannunciate.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che, eccettuato il primo emendamento, che è in realtà più profondamente modificativo, gli altri si limitano a modifiche non sostanziali, e a volte formali; gli emendamenti sono stati formulati nel senso di una riste-

sura dell'articolo cui si riferiscono solo per una ragione di chiarezza, e non perché ne intendano sostituire completamente il testo. Ciò detto, se i vari gruppi concordano con la proposta formulata dall'onorevole Pani, sospendo brevemente la seduta. Se pertanto non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 11,5, è ripresa alle 11,20.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Sulle autostrade e sulle strade statali, provinciali e comunali esterne agli abitati possono essere stabiliti, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti, dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato, da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, limiti massimi generali di velocità.

Su determinate strade a carreggiate separate e con assenza di intersezioni a raso, potranno essere fissati limiti massimi di velocità, opportunamente segnalati, intermedi fra quelli stabiliti per le autostrade e quelli stabiliti per le altre strade.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

Sulle autostrade, sulle strade con caratteristiche autostradali, sulle strade statali, provinciali e comunali esterne agli abitati possono essere stabiliti, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, limiti massimi generali di velocità.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, da publicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, saranno stabiliti i tipi di veicoli con ridotte prestazioni, individuati mediante la cilindrata o la velocità massima inferiore ai limiti massimi generali.

I limiti di cui al presente articolo potranno essere ridotti su particolari tratti di autostrade e di strade sulle quali non sussistono adeguate condizioni di sicurezza, con le procedure previste dalle vigenti disposizioni in materia.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Praticamente l'articolo 1 del disegno di legge n. 1198 prevede soltanto due tipi di strade: le autostrade e tutte le altre, cioè le strade statali, provinciali e comunali. Nel nostro paese, però, esiste anche una terza categoria, quella delle superstrade che, normalmente, hanno le stesse caratteristiche delle autostrade; di conseguenza, il secondo comma di questo articolo fissa un criterio particolare per stabilire, eventualmente, una velocità intermedia tra le due ipotesi previste dal primo comma.

Io credo che si debba stabilire in modo inequivocabile se si vogliono ripartire le strade che attraversano il nostro paese in due o in tre categorie (autostrade, superstrade e tutte le altre) in modo che il Ministero dei trasporti possa stabilire limiti di velocità adeguati. L'emendamento da me proposto, anche a nome del gruppo della democrazia cristiana, tende a fare della tripartizione una norma di carattere generale e ad armonizzarla con l'articolo 3 del provvedimento.

Il secondo comma dell'emendamento da me proposto riguarda le vetture di piccola cilindrata: per motivi di sicurezza, sui quali mi sono soffermato nel corso della mia relazione, queste non dovrebbero superare un certo limite di velocità.

BAGHINO. Io vorrei che l'emendamento dell'onorevole Piccinelli fosse votato per parti separate. Nel caso ciò non fosse possibile, desidero dichiarare che sono contrario alla approvazione del secondo capoverso in quanto, a mio giudizio, i condizionamenti in esso contenuti alterano il senso dell'articolo.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Dal momento che la dichiarazione dell'onorevole Baghino risulta agli atti ed egli non insiste nella richiesta di votazione per parti separate, credo che questa non sia necessaria.

Pongo dunque in votazione l'emendamento Piccinelli interamente sostitutivo dell'articolo 1.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

I limiti massimi generali di velocità saranno segnalati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto + treno » ed « auto al seguito », con le modalità che saranno stabilite dal decreto di cui al precedente articolo 1.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 2 con il seguente:

I limiti massimi di velocità saranno segnalati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto + treno » ed « auto al seguito » ed all'inizio delle autostrade e delle strade aventi caratteristiche autostradali, con le modalità che saranno stabilite dal decreto di cui al primo comma del precedente articolo 1.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Secondo l'articolo 2 del disegno di legge ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto + treno » ed « auto al seguito » dovrebbero essere apposti segnali indicanti i limiti di velocità. Praticamente questi segnali dovrebbero essere di due tipi, se si accetta la ripartizione tra autostrade e tutte le altre strade, o addirittura di tre tipi, in ossequio alla tripartizione tra autostrade, superstrade ed altre: ciò comporterebbe una confusione notevole, soprattutto per gli stranieri. Secondo me, dunque, alle frontiere dovrebbero essere apposti soltanto i segnali indicanti il limite di velocità sulle strade statali, provinciali e comunali, mentre all'inizio di ogni autostrada o superstrada dovrebbero essere collocati i segnali relativi al limite di velocità su di esse consentita.

BOCCHI. Vorrei sapere se per « inizio delle autostrade » si debba intendere « ad ogni casello ». Se così non fosse la pubblicità del limite massimo di velocità non potrebbe essere garantita.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Il problema va posto in questi termini: se vogliamo far conoscere ad ogni cittadino italiano che sulle autostrade è consentito di tenere una velocità maggiore, va messo un segnale ad ogni casello; se invece l'informazione è rivolta agli stranieri, è sufficiente l'indicazione alla frontiera. Così come è previsto che il segnale sia posto all'inizio della rete viaria nazionale, nei porti, negli aeroporti e ai confini, sembra logico che basti un solo segnale all'inizio dell'autostrada. La logica è la stessa.

BAGHINO. Con questa precisazione sono d'accordo sulla formulazione contenuta nell'emendamento; si deve però trattare di una impostazione categorica, altrimenti si dovrebbe affrontare una spesa troppo elevata.

BOCCHI. Ritengo che, per avere una seria garanzia sulla validità delle indicazioni, i segnali vadano messi alle entrate delle autostrade; del resto, ai caselli già esistono molte indicazioni superflue e non sarebbe male che si segnalasse il limite di velocità ad ogni casello, soprattutto per gli stranieri, cui sembra rivolta l'attenzione dei colleghi.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Potrei accettare questa modificazione se non vi fosse la preoccupazione del costo da sostenere per allestire la segnaletica ad ogni casello. D'altra parte, l'obiettivo della norma proposta dal Governo è chiara: al di là della pubblicità necessaria e opportuna si tende a superare le difficoltà obiettive che nascono da un certo tipo di interpretazione dell'autorità giudiziaria, la quale ha sottolineato che con un decreto ministeriale non si può procedere alla modifica della legge e che il settimo comma dell'articolo 3 del codice della strada stabilisce tassativamente la posizione dei cartelli indicanti il limite di velocità ai confini nazionali. Il disegno di legge in discussione, quindi, tende a superare tali difficoltà senza gravare sul bilancio dello Stato con un onere così rilevante. Per perfezionare la norma, anche se non ve ne sarebbe stato bisogno, abbiamo posto il problema del dubbio che potrebbe nascere nel cittadino straniero. Ritengo che per risolvere tale problema sia sufficiente porre un solo car-

tello ai confini nazionali ed un secondo cartello all'inizio delle autostrade. Ma, se si dovesse decidere di porre un cartello ad ogni casello, ritirerò il mio emendamento. Del resto, il pericolo in cui possono incorrere gli stranieri è di non superare i 110 chilometri orari anche sulle autostrade.

ROCELLI. Obbligando le società che gestiscono le autostrade a segnalare il limite di velocità con apposita stampigliatura sui biglietti d'ingresso, si eviterebbe la segnaletica *ad hoc*.

GIGLIA. Ma vi sono le autostrade non a pagamento.

TOMBESI. I casi sono due; o ogni volta che cambia il limite di velocità c'è un cartello, oppure la norma s'intende generale e non vi è bisogno di altre indicazioni.

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Ritengo che l'obiettivo della massima pubblicità si ottenga ponendo i cartelli all'inizio delle autostrade; del resto nessun cittadino straniero può entrare in Italia da una via secondaria. Può anche verificarsi il caso di strade con limite di velocità più basso; in quel caso una segnalazione corretta può essere quella della indicazione mediante pitturazione del limite sulla pavimentazione.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei sottolineare la validità delle preoccupazioni espresse dall'onorevole Piccinelli, poiché una delle finalità del disegno di legge era di ovviare ad alcune censure di legittimità sollevate da sentenze pretorili. Bisognerebbe lasciare libertà all'amministrazione pubblica di stabilire la quantità di segnali che vanno posti all'ingresso delle autostrade e delle statali e comunali, in analogia alla prassi seguita in Europa. In caso contrario nascerebbe una previsione di spesa di circa 9 miliardi di lire, intollerabile per il bilancio dello Stato. Vorrei quindi raccomandare di togliere dall'articolato questa indicazione, ritornando al testo originale dell'articolo.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Udite le dichiarazioni del rappresentante del Governo, ritiro il mio emendamento, prospettando per altro la opportunità di integrare il testo dell'articolo 2 del disegno di legge con un comma in cui si preveda che i segnali di cui al comma precedente debbono essere ripetuti all'inizio delle autostrade e delle strade aventi caratteristiche autostradali.

MARZOTTO CAOTORTA. Concorderei con questo suggerimento del relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli.

PRESIDENTE. Debbo far presente all'onorevole relatore che la formulazione da lui suggerita implicherebbe, ove accolta, difficoltà di ordine finanziario, come ha sottolineato il sottosegretario Laforgia.

L'onorevole Todros ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere, all'articolo 2, la parola: « generali ».

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accetta l'emendamento.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Anch'io lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Todros, soppressivo della parola « generali », accettato dal relatore e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 del suo complesso che, dopo la modifica testé approvata, risulta così formulato:

ART. 2.

I limiti massimi di velocità saranno segnalati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da teminali « auto + treno » ed « auto al seguito », con le modalità che saranno stabilite dal decreto di cui al precedente articolo 1.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Limiti di velocità inferiori a quelli massimi generali saranno segnalati mediante i prescritti segnali.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, anche in accoglimento del parere espresso dalla IV Commissione giustizia, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

« Limiti di velocità inferiori a quelli massimi saranno indicati mediante i prescritti segnali ».

MARZOTTO CAOTORTA. L'emendamento Piccinelli consta, in realtà, di due modifiche, rispetto al testo originario dell'articolo, ed io pregherei la Commissione di porle in votazione separatamente. Infatti, mentre sono d'accordo sulla seconda, non sono favorevole alla prima, con la quale si sopprime il termine « generali » che figura nell'articolo 3. Ritengo che questa parola debba essere senz'altro mantenuta, in quanto non si riferisce solo ai limiti di cui all'articolo 2, ma anche a quelli citati nello articolo 1, dove abbiamo mantenuto, in proposito, l'originaria dizione. Vi è una differenza fra i limiti massimi generali, indicati nell'articolo 1, cioè la generalità dei limiti, e quelli particolari di cui discutiamo nel presente articolo; i limiti inferiori di velocità sono una specie della generalità precedente: occorre pertanto, a mio avviso, mantenere il termine in questione, e specificare questa generalità.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Ritengo che l'osservazione fatta dall'onorevole Marzotto Caotorta sia fondata, e pertanto il mio emendamento viene a limitarsi alla richiesta di sostituire il termine « segnalati » con quello di « indicati », per una migliore stesura formale dell'articolo.

PRESIDENTE. L'emendamento del relatore Piccinelli risulta pertanto così formulato:

All'articolo 3 sostituire le parole: « segnalati mediante i prescritti segnali » *con le altre*: « indicati mediante i prescritti segnali ».

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore per la X Commissione di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 3, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Restano ferme le altre limitazioni di velocità più restrittive per categorie particolari di veicoli, imposte da provvedimenti o disposizioni vigenti.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

« I veicoli per i quali è prescritta una velocità massima inferiore ai limiti massimi generali, previsti dall'articolo 1 della presente legge, dovranno recare l'indicazione delle velocità consentite per mezzo di numeri in modo visibile nella parte posteriore.

Restano ferme tutte le altre limitazioni di velocità più restrittive per categorie particolari di veicoli, imposte da provvedimenti o disposizioni vigenti ».

L'onorevole Todros ha presentato il seguente subemendamento:

Sostituire la parola « dipinti » *con l'altra*: « indicati ».

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Non ho nulla in contrario ad accogliere il subemendamento presentato dal collega Todros al mio emendamento: desidero solo rilevare che il termine da me proposto è stato letteralmente ripreso dal settimo comma dell'articolo 103 del codice della strada, che prevede che, per questi veicoli, le velocità debbano essere indicate mediante numeri, appunto, « dipinti », anche se non si tratta, ovviamente, di pittura a mano, ma di decalcomanie.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Todros all'emendamento del relatore, accettato da quest'ultimo.

(*È approvato*).

BAGHINO. Vorrei osservare che la dizione: « velocità massima inferiore ai limiti massimi generali » mi sembra inutile: non presento comunque un emendamento in proposito.

CERQUETTI. Nel testo dell'emendamento originariamente predisposto dall'onorevole Piccinelli, che ho avuto modo di vedere, figurava la dizione: « per i quali è prescritta una velocità massima superiore o inferiore ai limiti massimi generali »: nel testo annunciatoci dal Presidente il termine « superiore » non figura più. Ora, in sede di dichiarazione di voto sull'emendamento devo dire che sono contrario all'eliminazione di quest'ipotesi, e quindi alla previsione di una velocità massima superiore. Poiché anche per i veicoli con la velocità inferiore ai limiti massimi generali esiste la necessità dell'indicazione della velocità, tale necessità poteva rimanere, per consentire una velocità superiore.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accetto l'emendamento del relatore, nel testo modificato dal subemendamento approvato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Piccinelli, comprensivo della modifica già apportata, accettata dal Governo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

Il comma ottavo dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Chiunque supera di non oltre 15 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 20.000 a lire 40.000.

Il comma nono dello stesso articolo 103 è sostituito dal seguente:

« Chiunque superi di oltre 15 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire 100.000 a lire 500.000 ».

L'onorevole Giglia ha presentato i seguenti emendamenti:

Sopprimere le parole: « con l'arresto fino a due mesi ».

Sostituire le parole: « a lire 500.000 » *con le seguenti*: « a lire 1.000.000 ».

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Sono favorevole ad entrambi gli emendamenti Giglia, ma, a proposito del secondo, devo osservare che occorrerebbe aumentare anche il minimo dell'ammenda: si potrebbe, ad esempio, prevedere che questa vada da 200.000 a 600.000 lire. Sappiamo bene, infatti, che, in sede di conciliazione, si paga solo un terzo del minimo stabilito, per cui l'ammenda sarebbe soltanto di 33.000 lire.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo conferma quanto detto circa il fatto che la pena detentiva già era considerata dal codice della strada; comunque si rimette alla Commissione. Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole Piccinelli, ritengo che potrebbe essere mantenuto, per l'ammenda, il limite minimo di centomila lire.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Accolgo l'invito del sottosegretario e rinuncio a modificare il mio emendamento nel senso di elevare a 200.000 lire il limite minimo dell'ammenda prevista all'ultimo comma dell'articolo 5.

GIGLIA. Da parte mia accetto di modificare il mio emendamento nel senso di abbassare a 600 mila lire il « tetto » massimo dell'ammenda.

TODROS. Vi era stata la proposta, avanzata dai relatori, di portare a 10 chilometri orari il limite di tolleranza previsto al secondo ed al quarto comma dell'articolo 5: desidero farla mia.

PRESIDENTE. L'onorevole Todros ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo ed al quarto comma sostituire le parole: « 15 chilometri-ora » *con le parole*: « 10 chilometri-ora ».

DE CINQUE. Io penso che, nell'ambito del principio della depenalizzazione delle trasgressioni al codice della strada, bisogne-

rebbe trasformare l'ammenda prevista allo ultimo comma dell'articolo in discussione in sanzione amministrativa.

PRESIDENTE. Ora stiamo discutendo lo emendamento presentato dall'onorevole Todros; sulla sua proposta torneremo in un secondo momento.

BORRI. Mi dichiaro contrario all'emendamento Todros in quanto ritengo che una tolleranza di 10 chilometri orari, nel momento in cui inaspriamo le sanzioni, sia insufficiente.

BAGHINO. Sono contrario per gli stessi motivi.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Accetto l'emendamento.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

MARZOTTO CAOTORTA. Dichiaro di votare a favore dell'abbassamento del limite di tolleranza da 15 a 10 chilometri-ora in considerazione del fatto che l'orientamento della Commissione è quello di diminuire la pena. Per quanto riguarda la sanzione amministrativa, si tratta soltanto di stabilire una maggiore severità nell'accertamento. Comunque va sottolineato che l'importanza di una maggiore o minore fascia di tolleranza non si avverte tanto sulle autostrade quanto sulle strade urbane, dove il limite di 50 chilometri orari viene, così, elevato a 65.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Todros, accettato dal relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, e per il quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(*È approvato*).

DE CINQUE. A questo punto credo che possa essere presa in considerazione la mia proposta di trasformare l'ammenda in sanzione amministrativa, in relazione agli emendamenti presentati dall'onorevole Giglia. Tale proposta è ancora più valida ora che l'abbassamento del limite di tolleranza testé stabilito renderà più frequente il superamento del limite stesso, aggravando, di conseguenza, il lavoro dei pretori.

PRESIDENTE. L'onorevole De Cinque ha presentato i seguenti emendamenti:

All'ultimo comma sopprimere le parole: « con l'arresto fino a due mesi o ».

All'ultimo comma sostituire le parole: « l'ammenda », *con le parole* « la sanzione amministrativa ».

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Sono favorevole alla approvazione del primo emendamento De Cinque, che coincide con quello già presentato dall'onorevole Giglia, ma non sono d'accordo sul secondo emendamento. Il testo attuale dell'articolo 103 del decreto del Presidente della Hepubblica 15 giugno 1959, n. 393, già prevede l'ammenda per tutti e due i casi ed anche l'arresto fino a due mesi. Abbiamo già praticamente tolto l'arresto, e togliere anche l'ammenda, se pure comporterebbe un alleggerimento del carico di lavoro della magistratura, e quindi un fatto positivo, ridurebbe anche il valore delle sanzioni.

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Concordo con quanto detto dall'onorevole Piccinelli.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono favorevole al mantenimento dell'ammenda e, quindi, contrario al secondo emendamento De Cinque, mentre accetto gli identici emendamenti degli onorevoli Giglia e De Cinque.

DE CINQUE. Insisto nel chiedere la votazione dei miei emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli identici emendamenti Giglia e De Cinque soppressivi delle parole « con l'arresto fino a due mesi », accettati dai relatori e dal Governo.

(*Sono approvati*).

Pongo in votazione il secondo emendamento De Cinque, tendente a sostituire le parole « l'ammenda » con le parole « la sanzione amministrativa », non accettato dai relatori, né dal Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione il secondo emendamento Giglia, accettato dai relatori e dal

Governo e che, rispetto alla formulazione iniziale, risulta così modificato:

All'ultimo comma sostituire le parole: « a lire 500.000 », *con le parole*: « a lire 600.000 ».

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 nel suo complesso che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 5.

Il comma ottavo dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Chiunque supera di non oltre 10 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 20.000 a lire 40.000 ».

Il comma nono dello stesso articolo 103 è sostituito dal seguente:

« Chiunque superi di oltre 10 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consenti è punito con l'ammenda da lire 100.000 a lire 600.000 ».

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato immediatamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

« Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore » (1198).

Presenti	53
Votanti	52
Astenuti	1
Maggioranza	27
Voti favorevoli	44
Voti contrari	8

(*Le Commissioni approvano*).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamo, Alborghetti, Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Bovari, Botta, Colaminici, Carelli, Carrà, Caschino, Castoldi, Ceravolo, Cerquetti, Ciuffini, Colurcio, Corradi, De Caro, De Cinque, Fornasari, Forte, Giglia, Guarra, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Licheri, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto, Caotorta, Matarrese, Merolli, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Peggio, Pezzati, Piccinelli, Rocelli, Salomone, Sbriziolo De Felice Eirene, Sinesio, Sobrero, Tamborini, Todros, Tombesi, Venturini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 12,10.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

COMMISSIONI RIUNITE

TRASPORTI (X) - INDUSTRIA (XII)

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 OTTOBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada (*Approvato dalle Commissioni riunite VIII e X del Senato della Repubblica*) (1691) 1

PRESIDENTE 1, 3, 4, 5, 6
BAGHINO 4, 6
BOCCHI 4
CALAMINICI 3
ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 5, 6
FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 6
MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione* 2, 4
PORTATADINO, *Relatore per la XII Commissione* 2, 5

La seduta comincia alle 17,10.

Discussione del disegno di legge: Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada *(Approvato dalle Commissioni riunite VIII Lavori pubblici e X Industria del Senato della Repubblica)* (1691).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada ».

Il disegno di legge è stato approvato dalle Commissioni riunite VIII Lavori pubblici e X Industria del Senato nella seduta del 21 luglio 1977.

Comunico che ci è giunto il seguente parere della IV Commissione:

« La Commissione giustizia esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1) al primo comma dell'articolo 22, ove si legge « nella sospensione per un periodo da uno a tre mesi dell'autorizzazione e dell'abilitazione predette o del provvedimento di abilitazione al trasporto » si suggerisce di uniformare la dizione e quindi, in entrambe le ipotesi, di prevedere la sospensione dell'abilitazione o la sospensione del provvedimento di abilitazione; con l'occasione potrebbe essere meglio precisata la normativa su cui si basa il provvedimento di abilitazione al trasporto;

2) al quarto comma del medesimo articolo 22, occorre individuare con maggiore precisione l'organo competente a decidere il ricorso gerarchico ».

L'onorevole Piccinelli, relatore per la X Commissione, è sostituito dall'onorevole Marzotto Caotorta, che ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione*. Il disegno di legge in esame non è altro che un adempimento doveroso, e tardivo, di un Regolamento CEE del 1970 il quale è stato nel 1973 modificato da uno successivo: anche se si potrebbe pensare che in questo caso non è stato un gran male adeguarsi in ritardo, resta sempre il fatto che non possiamo aspettare di anno in anno che i Regolamenti vengano modificati, prima di recepirli nel nostro ordinamento.

Per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, si tratta di applicare sugli autocarri speciali apparecchi, sostitutivi degli attuali libretti di circolazione, che terranno conto delle ore di guida effettuate dal mezzo e della velocità da esso tenuta. Poiché si tratta di uno strumento tecnico di precisione non facilmente manipolabile, io ritengo che il cronotachigrafo possa rappresentare un valido strumento per l'effettivo rispetto delle norme vigenti nel settore.

Riferendomi poi ai singoli articoli, rilevo che all'articolo 4 vi è un errore di stampa laddove si parla di « vanificazione » del cronotachigrafo, in quanto non c'è dubbio che si debba parlare di « verificazione » del cronotachigrafo.

La novità del testo approvato dal Senato, rispetto al contenuto della normativa CEE, si trova all'articolo 7 – oggetto in verità di una lunga contestazione – che prevede che l'obbligo della installazione del cronotachigrafo deve essere sodisfatto a decorrere dal prossimo 1° gennaio solo dagli autoveicoli adibiti ai trasporti internazionali di merci e di persone, nonché al trasporto di merci pericolose: debbo rilevare che poiché negli altri paesi comunitari la normativa CEE è già attuata, non ha senso prevedere questa disposizione, dal momento che i nostri autocarri, quando si recano all'estero, debbono essere comunque muniti di questo strumento.

A me sembra che la modifica introdotta dal Senato non debba essere accolta, ed anzi ritengo opportuno sopprimere l'intero articolo 7, essendo superfluo fissare una decorrenza che è già indicata dagli articoli 3 e 4 della normativa emanata dalla CEE. La soppressione dell'articolo 7 è, inoltre, opportuna anche per il fatto che appare probabile la decisione in sede comunitaria di rinviare l'applicazione della normativa per alcune categorie di autocarri: il non aver previsto alcuna decorrenza nella legge di attuazione italiana ci consentirebbe di accogliere automaticamente le nuove decorrenze previste dalla CEE.

Va anche considerata l'opportunità, tuttavia, di prevedere una decorrenza che posticipi di sei mesi l'applicazione delle sanzioni, in considerazione delle preoccupazioni manifestate dalle categorie interessate circa la possibilità di installare su tutti i mezzi gli apparecchi entro i termini previsti. Le ditte abilitate dal Ministero dell'industria ad installare gli apparecchi di misura sono infatti poche e difficilmente potranno concludere in tempo il proprio lavoro.

PORTATADINO, *Relatore per la XII Commissione*. L'onorevole Marzotto Caotorta ha già affrontato i problemi più importanti che l'esame del provvedimento pone sul tappeto. Io desidero illustrarne alcuni altri più strettamente attinenti alla competenza della Commissione industria.

Il disegno di legge in discussione prevede, in attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato dal Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, norme procedurali relative al-

la omologazione, alla installazione, alla verifica ed ai controlli dei cronotachigrafi da applicarsi a determinate categorie di mezzi di trasporto, nonché alle relative sanzioni per gli inadempimenti.

Ciò premesso, senza ricordare i fini sociali, di tutela dei lavoratori e degli stessi utenti terzi delle strade che motivarono la emanazione del citato Regolamento CEE e dell'altro n. 543 del 1969, richiamo l'attenzione delle Commissioni sull'approssimarsi del termine perentorio stabilito dalla normativa comunitaria, che rende ogni ulteriore ritardo nell'approvazione delle disposizioni applicative un grave pregiudizio all'industria, all'autotrasporto nazionale e, più in generale, al pubblico interesse, oltre a non recare merito alla pubblica amministrazione.

Tali considerazioni non impediscono però di rilevare l'impossibilità di accettare il disposto dell'articolo 7 nella formulazione approvata dal Senato, in quanto palesemente in contrasto con gli articoli 3 e 4 del Regolamento CEE 1463/70 cui fa riferimento. Desidero inoltre, a tale proposito, ricordare che l'articolo introdotto dall'altro ramo del Parlamento è sostitutivo di un articolo del testo originario del disegno di legge il quale articolava i termini relativi alla installazione dei cronotachigrafi in rapporto alle categorie dei veicoli, allo scopo di evitare che divenisse in molti casi difficile il rispetto della legge non essendo in grado le ditte produttrici e installatrici di dotare dell'apparecchio in tempo utile tutti gli automezzi.

Non vanno inoltre taciute le ragioni di principio, di serietà amministrativa e di tutela del pubblico bene – in particolare della sicurezza della circolazione stradale – che impongono di evitare ogni ulteriore rinvio. Le ragioni che hanno indotto le Commissioni riunite VIII e X del Senato ad adottare una diversa soluzione possono anche essere comprese, ma esse sono meglio espresse dagli ordini del giorno accolti dal Governo presso l'altro ramo del Parlamento che lo impegnano ad operare in sede comunitaria per ottenere modifiche del regolamento e per vigilare sui prezzi di fornitura dei cronotachigrafi da installare sugli autoveicoli immatricolati prima del 1975.

Per quanto attiene ad altri problemi di specifica competenza della Comissione industria, ritengo valida la scelta effettuata per l'attribuzione della competenza relativa all'omologazione dei modelli di cronotachigrafo e per la verifica ed il controllo degli apparecchi, in quanto non esistono strutture statali in grado di verificare autonomamente la corretta osservanza delle norme comunitarie.

Per queste considerazioni, condivido la richiesta di soppressione dell'articolo 7 avanzata dall'onorevole Marzotto Caotorta e mi associo, in via subordinata, alla richiesta relativa allo spostamento dei termini riguardanti le sanzioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Il gruppo comunista ritiene che il disegno di legge oggi al nostro esame debba essere approvato nel testo inviatoci dal Senato: sappiamo che sono stati sollevati molti problemi in merito all'argomento di cui il disegno di legge si occupa e che possono ancora permanere molte perplessità, ma nonostante ciò non crediamo che sia opportuno modificare il testo.

Se dovessimo accettare la proposta di rimettere, in pratica, in discussione l'articolato, dopo che il dibattito al Senato ha trovato una sua conclusione, ci troveremmo di fronte alla necessità di operare un approfondimento più generale del testo legislativo. La posizione del partito comunista credo faciliti l'*iter* del provvedimento; vorremmo, comunque, ascoltare l'opinione del Governo in merito.

PRESIDENTE. Comunico alla Commissione che sono già stati presentati alcuni emendamenti tra i quali ve ne è uno identico proposto dai relatori, onorevoli Portatadino e Marzotto Caotorta, e dal Governo mirante alla soppressione dell'articolo 7.

Alla luce delle posizioni che si sono venute delineando ritengo che sia opportuno dare lettura di tali emendamenti anche in sede di discussione sulle linee generali.

All'articolo 4 i due relatori hanno proposto di sostituire la parola « vanificazione » con l'altra « verificazione ». Sempre i relatori hanno presentato un articolo aggiuntivo, il 25-*bis*, che così dispone: « Gli articoli 16, 17 e 18 entrano in vigore dal 1° luglio 1978 ». Infine l'ultimo emendamento è quello identico del Governo e dei relatori che chiedono la soppressione dell'articolo 7.

Per quel che riguarda l'emendamento all'articolo 4, credo che il problema sia

superato dal momento che siamo in presenza di un errore di stampa.

BOCCHI. Il gruppo comunista è contrario agli emendamenti annunciati testé dal presidente, in particolare a quello proposto dai relatori e dal Governo e mirante alla soppressione dell'articolo 7. A questo proposito, desidero sottolineare che il Governo in questo momento esprime una volontà diversa da quella manifestata al Senato quando, nella seduta precedente a quella dell'approvazione del testo attuale del disegno di legge, aveva chiesto una sospensione per poter riflettere sulle proposte avanzate in merito all'articolo 7 medesimo, che poi ha evidentemente accettato.

Per questo motivo noi crediamo che non vi siano grandi possibilità di convergenza: il mantenimento degli emendamenti preannunciati comporta una perdita di tempo e, come diceva il collega Calaminici, impone una verifica complessiva delle posizioni espresse al Senato tenendo anche conto di quanto emerso negli incontri informali che l'Ufficio di Presidenza ha ritenuto opportuno fare fino ad oggi.

Il mantenimento della proposta di soppressione dell'articolo 7, pertanto, spingerebbe il gruppo comunista a chiedere, in base all'articolo 92 del regolamento della Camera, la rimessione in Aula del disegno di legge.

BAGHINO. Desidero far osservare che il disegno di legge oggi al nostro esame, presentato al Senato nel febbraio di quest'anno ed approvato a luglio, è stato formulato tenendo conto soltanto del regolamento CEE n. 1463 del 1970 e non delle modificazioni apportate a questo con il nuovo regolamento del 1973. Nella formulazione di un disegno di legge non credo che non si possa tener conto di una correzione successiva; sono d'accordo, pertanto, con chi vuole rivedere l'articolato, ma credo pure che sia riduttivo prevedere semplicemente una modificazione delle date. Il problema più importante, infatti, è quello delle immatricolazioni: il disegno di legge fa riferimento soltanto a quelle successive al 1975 mentre non si occupa degli autoveicoli immatricolati precedentemente.

Suggerirei, o con una modifica del testo o con un ordine del giorno, di tener conto – in modo che rimangano agli atti – delle osservazioni fatte in merito da quegli autotrasportatori che, avendo adottato un certo tipo di cronotachigrafo, non vogliono trovarsi nelle condizioni di doverlo sostituire, sopportando un notevole onere finanziario, solo perché gli apparecchi previsti dagli organismi comunitasi sono diversi da quelli accettati dai vari paesi membri.

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

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione*. Non mi sembra di aver ascoltato da parte dei colleghi del gruppo comunista delle argomentazioni sufficientemente valide a sostegno dell'ipotesi di mantenimento del testo così come ci è stato trasmesso dal Senato: come è formulato, il testo dell'articolo 7 vanifica completamente il senso della normativa comunitaria, che invece non è possibile modificare in ciascuno stato membro. O stiamo nella CEE o non ci stiamo!

BOCCHI. C'è un ordine del giorno che invita il Governo ad assumere precise iniziative!

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione*. Questo è un altro discorso. La mia opinione, dal punto di vista costituzionale, è che le normative CEE siano immediatamente applicabili negli stati membri, senza bisogno dell'emanazione di una legge interna: ma questo è un settore di competenza della I Commissione affari costituzionali. Mi sembra che i casi siano due: o si applica la normativa CEE, o non si applica. Noi abbiamo temporeggiato nel darle attuazione, tant'è vero che l'obbligo di cui si tratta, per alcune categorie di autocarri decorre dal 1975, per altre dal 1976; noi abbiamo aspettato fino ad ora e, di fatto, l'applicazione della normativa CEE avverrà con il terzo scaglione.

Ma la mia proposta tiene anche conto delle altre necessità, prevedendo un'ulteriore proroga di sei mesi per la parte sanzionatoria: oltre questo non si può andare, sarebbe veramente preferibile non prendere alcun provvedimento, rimanere in stato di inadempienza rispetto alla normativa CEE, perché dire che la applichiamo al di fuori dei nostri confini (dove essa è già in vigore) non mi pare razionale!

Pertanto, mi permetto di insistere: noi dobbiamo obiettivamente considerare la ne-

cessità di applicare o meno tale normativa che, tra l'altro, non mi sembra sbagliata o tale da nuocere, ma che, invece, si prefigge degli scopi positivi. Studiamone quindi le modalità di attuazione, ma non disattendiamola!

Aggiungo un'osservazione relativa al parere della Commissione IV, che non sono riuscito a comprendere. La mia sommessa impressione è che la Commissione giustizia non abbia esaminato con sufficiente attenzione il testo dell'articolo 22, che suggerisce di emendare. Per tale ragione, non ho proposto nella mia relazione modifiche che tengano conto di questo parere, in quanto la dizione del citato articolo, al primo, al secondo e al quarto comma, mi sembra sufficientemente chiara: perciò credo che il suggerimento della IV Commissione non sia da disattendere, bensì da considerare già implicito nel testo che ci è stato proposto.

PRESIDENTE. Preciso che la Commissione giustizia, con il suo parere, suggerirebbe di sopprimere, al primo comma dell'articolo 22 la parola « provvedimento » dalla seguente dizione: « nella sospensione per un periodo da uno a tre mesi della autorizzazione e dell'abilitazione predette o del provvedimento di abilitazione al trasporto »; inoltre, proporrebbe di rendere più preciso l'organo competente a decidere il ricorso gerarchico.

PORTATADINO, *Relatore per la XII Commissione*. Anch'io mi sono trovato nelle stesse difficoltà esposte dal collega Marzotto Caotorta. La *ratio* del testo attuale sta nel fatto che esistono diverse abilitazioni o autorizzazioni, dipendenti da diversi rami dell'amministrazione pubblica. Cioè, nel primo caso si fa riferimento all'abilitazione ad esercitare il controllo, la verifica e l'installazione del cronotachigrafo: in base alle attuali competenze, il settore della pubblica amministrazione presso il quale proporre ricorso gerarchico è il Ministero dell'industria-direzione generale del commercio interno e dei consumi industriali.

Nel secondo caso, invece, siamo di fronte all'autorizzazione al trasporto che dipende dal Ministero dei trasporti e più precisamente dall'ufficio della motorizzazione civile. La relativa formulazione del disegno di legge mi sembra forse poco scorrevole, dal punto di vista della lingua italiana, ma sicuramente precisa: non vorrei però incorrere in errori, per cui desidererei essere eventualmente corretto su questo punto.

Per quanto riguarda gli aspetti specifici della mia replica, ritengo che quelli concernenti direttamente la Commissione industria non siano stati toccati.

All'onorevole Baghino, che lamentava come il secondo regolamento CEE del 1973 fosse stato trascurato, rispondo che esso non solo è contemplato nel titolo del disegno di legge in esame, ma che è anche richiamato dall'articolo 1 e, in ogni caso, per le considerazioni precedentemente espresse dal collega Marzotto Caotorta, relative all'immediata efficacia del regolamento comunitario nel nostro ordinamento interno, non è minimamente messo in discussione dal fatto che non sia ulteriormente richiamato nella parte relativa alle sanzioni, in quanto non è direttamente rilevante in quella sede.

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. La materia oggetto del provvedimento in esame è stata lungamente discussa dal Senato e lo stesso problema dell'articolo 7 è stato dibattuto in maniera approfondita, probabilmente sulla base della distinzione tra direttiva e regolamento. La proposta ora avanzata di soppressione dell'articolo 7 è dovuta ad un'ulteriore riflessione che non contraddice quanto era stato fatto osservare anche in sede di discussione: che il regolamento – non la direttiva comunitaria – come tale, viene a far parte, nel momento della sua approvazione e quindi della sua promulgazione, della legislazione di ogni Stato membro, di tal guisa che noi formuleremmo una dizione pleonastica, inutile, ripetitiva, che avrebbe solo il significato di dare forza all'interpretazione che vuole che il regolamento comunitario diventi legge dello Stato italiano solo quando venisse recepito con apposita norma di legge. E ciò sarebbe in contrasto con le disposizioni susseguenti ed anche con i principi affermati in varie sentenze dalla Corte costituzionale.

Quindi, sostanzialmente l'articolo 7, così come è formulato, dal punto di vista formale e sostanziale presenta un carattere di improponibilità che è stato ribadito da tutti i ministeri che hanno esaminato ripetutamente il problema, i quali sono giunti anch'essi alla conclusione che sia necessario sopprimerlo, in quanto inutile.

PRESIDENTE. Vuole per cortesia, onorevole sottosegretario, pronunciarsi sulla eventualità della rimessione in Aula?

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Sono dell'avviso che, se la volontà di giungere alla rimessione in Aula del provvedimento oggi all'esame della Commissione non ha possibilità di mutamenti, al Governo non resti che accettare il fatto.

Viceversa, nel caso in cui un ripensamento fosse possibile, il Governo, che è senz'altro favorevole al mantenimento della sede legislativa, si pronuncerebbe a favore di una pausa di riflessione – sempre possibile, attraverso un rinvio, nel corso della discussione di un progetto di legge –, fermo restando il fatto che la questione relativa all'articolo 7 non è trattabile dal punto di vista del contenuto; se su di esso si dovesse insistere, insomma, si dovrebbe necessariamente ricorrere alla rimessione.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo alle considerazioni testè fatte dal collega Erminero.

PRESIDENTE. Desidero riassumere brevemente l'andamento della seduta odierna. Il gruppo comunista ha preannunziato che, qualora il Governo manifestasse l'intenzione di mantenere la richiesta di soppressione dell'articolo 7, avrebbe presentato una richiesta di rimessione in Aula del provvedimento, a norma del quarto comma dell'articolo 92 del regolamento della Camera.

L'onorevole Erminero, in rappresentanza del Governo, ha prospettato un'altra soluzione, quella di un rinvio dell'esame del provvedimento per permettere una pausa di riflessione. Vorrei comunque sottolineare che è difficile proporre una pausa di riflessione che riguarda in realtà uno solo dei contendenti nella questione dibattuta.

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Desidero precisare che la riflessione era stata ritenuta implicitamente già fatta dal Governo nel momento in cui aveva modificato il suo atteggiamento in termini decisionali e non alternativi, durante il passaggio dell'esame del provvedimento dal Senato alla Camera.

PRESIDENTE. Propongo, pertanto, l'accoglimento della richiesta di rinvio al fine di consentire un approfondimento delle varie questioni emerse nel corso della discussione.

BAGHINO. Mi dichiaro contrario a questa proposta, perché non vedo i termini del compromesso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Torna all'indice

ATTIVITÀ NON LEGISLATIVA IN ASSEMBLEA

INTERROGAZIONI

224.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIOTTI

INDICE

PAG.

Interrogazioni sul ferimento del vicedirettore de « La Stampa » Carlo Casalegno e del dirigente dell'Ansaldo Carlo Castellano (*Svolgimento*):

PRESIDENTE 12589
BAGHINO 12609
BATTINO-VITTORELLI 12604
BOZZI 12606
COSTAMAGNA 12598
GALASSO 12599
LETTIERI, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 12591
LIBERTINI 12596, 12607
MILANI ELISEO 12608
PANNELLA 12596
PICCOLI FLAMINIO 12601
PINTO 12611
PRETI 12596, 12600
ROBALDO 12611
SERVELLO 12605

Assemblea parlamentare del Consiglio di Europa (*Trasmissione di documenti*) 12587

Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato (*Trasmissione di documenti*) 12588

Petizioni (*Annunzio*) 12588

Ordine del giorno della seduta di domani 12624

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai singoli interroganti, avverto che l'onorevole Pannella ha chiesto, per urgenti motivi, di essere autorizzato a replicare per primo.

PRETI. Signor Presidente, pare che qui si facciano le sedute solo per far parlare l'onorevole Pannella e l'onorevole Costamagna! Anche adesso prima parla l'onorevole Pannella e poi l'onorevole Costamagna. Tra gli interroganti c'è anche l'onorevole Piccoli, che è più importante dell'onorevole Pannella!

PICCOLI FLAMINIO. La ringrazio, onorevole Preti.

PRESIDENTE. Onorevole Preti, i motivi addotti dall'onorevole Pannella a sostegno della sua richiesta mi sembrano giustificati. Del resto si tratta solo di cinque minuti, non di più!

LIBERTINI. Signor Presidente, desidero fare solo una osservazione, perché rimanga agli atti. Io sono presidente della Commissione e aspetto il mio turno, benché oggi abbia una serie di impegni di lavoro nella Camera.

Dico questo per chiarezza, non perché intenda oppormi a che sia data la parola per primo all'onorevole Pannella. Però desidero far presente che sarebbe meglio, a mio avviso, rispettare i turni.

PRESIDENTE. Certo, onorevole Libertini; tuttavia, come ripeto, i motivi addotti dall'onorevole Pannella – che mi sono stati esposti in precedenza – sono indubbiamente validi. Se non vi sono obiezioni, la Presidenza concederà quindi all'onorevole Pannella l'autorizzazione a replicare per primo.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Pannella ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto, anche per l'interrogazione Bonino Emma n. 3-02104, di cui è cofirmatario.

PANNELLA. La ringrazio, signor Presidente, anche se in futuro, quali che possano essere gli eventuali motivi, eviterò di ricorrere di nuovo a questa procedura, che per altro ritenevo del tutto corretta nei confronti dei colleghi dell'Assemblea, che comunque ringrazio a loro volta.

Vorrei sfruttare i cinque minuti a mia disposizione per fare tre brevi considerazioni.

La prima è che ci troviamo ancora una volta dinanzi alla celebrazione, che rischia di divenire invereconda e grottesca per la sua cadenza settimanale (che magari tra poco diverrà ancora più frequente), di una cerimonia di commemorazione di qualche scomparso e, indirettamente, di onore allo assassinio, attraverso uno stillicidio di « non dibattiti », perché di questo si tratta.

A questo proposito, non è fuor di luogo una critica alla prassi – non nuova ma che si va sempre più rafforzando – di eludere il regolamento dando spazio non a comunicazioni del Governo, che darebbero luogo a dibattiti ampi, ma a risposte ad interrogazioni (che si debbono perfino sollecitare!) al fine di impedire un dibattito approfondito e articolato.

In futuro, noi vigileremo affinché questa prassi non si consolidi, perché in questo modo, invece di svolgere seri dibattiti sulle cause dei vari avvenimenti, finiamo per limitarci a fare da spalla o da controparte al Governo, nel momento in cui rivolge le sue comunicazioni all'opinione pubblica del paese.

Telegraficamente, signor sottosegretario, vorrei farle notare che a un certo punto lei ha detto che l'attentato è stato rivendicato dalle Brigate rosse, aggiungendo poi un « infatti » per spiegare che si è giunti a questa conclusione in seguito ad una telefonata.

Ci permettiamo di sottolineare che proprio in base alla logica dell'« infatti » si è giunti, in occasione della strage di Milano, di quella di Trento, di quella di Peteano, ad eludere per anni le reali responsabilità di forze eversive annidate all'interno dello Stato; quando si è stabilito, ad esempio, di assassinare i carabinieri di Peteano, si trovò subito la pista di *Lotta continua* (che poi è saltata), e magistrati e uomini di polizia andarono nelle carceri a trovare il delinquente comune al quale attribuire la colpa, salvo poi giungere con molto ritardo alla verità.

Il collega Piccoli mi darà atto che, fin dal primo mio intervento in questa legislatura, sottolineai – anticipando la magistratura – che a Trento, quando si è era voluto tentare di provocare una strage, si erano usati delinquenti comuni e provocatori: soltanto ora vari corpi dello Stato rimpro-

(...)

to d'animo di ribellione. Però, la polizia deve fare anche il suo lavoro; se non è decisa, essa è comunque una componente per giungere ad una soluzione. Occorre certo una politica generale, che io chiamerei di risanamento e di bonifica della società e delle istituzioni, ma occorre anche l'opera, appunto, della polizia, opera che non vediamo.

PRESIDENTE. L'onorevole Libertini ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto per le interrogazioni Pajetta n. 3-02065 e Natta n. 3-02083, di cui è cofirmatario.

LIBERTINI. Il nostro regolamento prescrive che gli interroganti si dichiarino sodisfatti o insodisfatti della risposta del Governo, ma le questioni di cui discutiamo oggi vanno ben al di là di un simile rituale, la cui inadeguatezza anche il nostro dibattito di oggi documenta in modo abbastanza drammatico.

Noi siamo in presenza di un attacco frontale contro le istituzioni democratiche, portato con tutti i mezzi, fino all'assassinio e alla strage; un attacco che mira, altresì, alla disgregazione della società, a spezzare i vincoli di ogni solidarietà umana e civile e che attenta alla vita ed ai più elementari diritti dei cittadini.

La città di Torino è un bersaglio essenziale di questo attacco, perché in essa è concentrata tanta parte della classe operaia italiana, perché è sede di una industria di dimensioni europee, perché tanta consistenza vi hanno raggiunto le forze democratiche, perché ha un sindaco comunista. Nel corso di 18 mesi, il terrorismo ha colpito ben 98 volte. Dall'inizio del 1977, abbiamo avuto 15 attentati alle persone, con 3 morti e 12 feriti. Le due vittime più recenti sono il consigliere della democrazia cristiana Cocozzella e il vicedirettore de *La Stampa*, Casalegno, al quale rinnoviamo da qui la espressione della nostra solidarietà e gli auguri più vivi.

Sono, signor sottosegretario, le cifre di una guerra, ed è da temere – l'avviso va dato – che la situazione si aggravi ancora nei prossimi giorni, in connessione con lo imminente processo al brigatista Curcio ed ai suoi complici; un processo che deve essere celebrato regolarmente, e per questo deve valere l'impegno di tutte le forze democratiche e dell'apparato dello Stato.

L'attentato contro il nostro caro compagno Castellano, al quale, con la massiccia solidarietà dei lavoratori della sua città, va il saluto e l'abbraccio di tutti i comunisti, indica che i terroristi via via alzano e spostano il tiro. Essi, gettando la maschera, allargano l'area politica da colpire, provocano e sfidano più direttamente la classe operaia.

Ora, noi crediamo che sia una semplificazione sbagliata far risalire tutto il terrorismo a un unico complotto, a un unico disegno. Confluiscono in questa tragedia fattori e situazioni diverse: i residui infami del fascismo, l'inquinamento dell'apparato dello Stato, documentato ormai dagli atti stessi della magistratura – si pensi solo al processo di Catanzaro – e un folle e cieco estremismo che, richiamandosi al movimento operaio, ne rinnega in pratica i valori e la storia, facendosi strumento nelle mani dei suoi nemici, e perfino cospirazioni di carattere internazionale, delle quali si hanno alcune tracce.

Vi è però un segno politico generale che unifica fattori e condizioni così differenti e avvenimenti molteplici, dalle bombe di piazza Fontana ai più recenti attentati: questo segno è il tentativo di bloccare il rinnovamento del paese, di impedire la convergenza delle grandi forze democratiche, di vietare alla classe operaia l'accesso alla direzione dello Stato. È per questo scopo che si insanguinano le nostre città e si cerca di gettare il paese nel disordine e nel terrore.

Drammatica, in questa congiuntura, onorevoli colleghi, è l'impotenza dello Stato. Gli assassini godono dell'impunità, operano alla luce del giorno, si dileguano come ombre, regna il più fitto mistero sugli autori di tutti i ferimenti e gli assassini che hanno avuto luogo a Torino in quasi due anni. Dopo l'arresto di Semeria, nessun altro delle sedicenti Brigate rosse è stato assicurato alla giustizia, e sono passati molti mesi. Si ha la sensazione di una tragica e intollerabile paralisi.

Noi sappiamo che carabinieri e agenti della polizia fanno il loro dovere e spesso pagano con il loro sangue e con la vita. Il nostro omaggio deferente, a coloro che lottano contro il crimine. Ma la disgregazione dell'apparato statale, l'inquinamento prima e il disfacimento poi dei servizi di sicurezza, i limiti terribili posti all'azione della magistratura vanificano questi sforzi ed espongono gli stessi uomini delle forze dell'ordine a gravi rischi.

Da questa condizione, signor Presidente, occorre uscire rapidamente con misure drastiche. Occorre riorganizzare e far funzionare i servizi di sicurezza, agire con efficacia e sistematicamente contro il crimine. Il Parlamento ha fornito alcuni mezzi, è pronto a fornire tutti i mezzi necessari. Né si contrapponga la democrazia all'efficienza: è vero il contrario. La repressione efficace del crimine non richiede davvero una repressione generalizzata nella società, ma il consenso della stragrande maggioranza dei cittadini.

Senza questo consenso attivo e la mobilitazione di tutte le energie popolari, il terrorismo non potrà essere sconfitto. D'altronde, un paese nel quale persino all'imputato più odioso non siano concesse tutte le garanzie proprie di una società democratica e civile è un paese nel quale, in realtà, il crimine ha già vinto e si è innescata una fatale spirale della violenza.

Occorre una nuova politica per la difesa dell'ordine pubblico democratico. Tra l'altro non si può, onorevole sottosegretario, fronteggiare il pericolo dell'attacco criminale moltiplicando i servizi di scorta, immobilizzando forze ingenti, moltiplicando i fortilizi dell'egoismo e della paura.

Occorre, invece, agire con reparti e mezzi appropriati per identificare e schiacciare le teste del terrorismo. A questo scopo occorre impegnare forze adeguate, anche sul piano qualitativo, nei punti strategici. Per esempio vi chiediamo, per Torino, un intervento speciale ed eccezionale, non transitorio, che duri fino a che non si sia ristabilito l'ordine democratico.

Da questi banchi diciamo al Governo che noi saremo sodisfatti solo quando riuscirete a identificare e a colpire i criminali, ad assicurarli alla giustizia. Vi chiediamo di agire con energia in questa direzione e non cesseremo un solo istante di richiedervi decisione ed efficienza nell'aspra lotta contro il terrorismo.

Certo – e così concludo – noi sappiamo che l'attività terroristica ha bisogno di un retroterra sociale: non esitiamo a denunciare l'omertà e la colpevole indulgenza che esistono ancora in certe zone della società italiana. Guai a noi, se lasciassimo sussistere queste debolezze, queste incertezze, questo disorientamento; se non fissassimo con precisione inesorabile il discrimine tra la dialettica delle idee e la violenza e il terrorismo! Anche certi settori della cultura e degli intellettuali, che hanno giocato con le parole, devono sapere che le parole possono diventare proiettili. E coloro che, in omaggio ad un viscerale anticomunismo, hanno accarezzato e incoraggiato le peggiori distorsioni debbono oggi misurare intera la loro grave responsabilità.

Noi diciamo a chiare lettere che chiunque – si ammanti di nero o si ammanti di rosso – attacchi con le armi le istituzioni democratiche è un nemico mortale della classe operaia e dei lavoratori. Rafforzare lo Stato, reprimere i crimini, isolare il terrorismo richiede una crescente convergenza delle forze politiche democratiche; richiede una mobilitazione generale della società, in un vasto sforzo di rinnovamento e di risanamento; richiede che, parallelamente, si eliminino le piaghe sociali, le ingiustizie, l'emarginazione e si realizzino profondi cambiamenti nell'economia e nell'ordine civile.

Questo Governo poggia su un accordo tra i partiti che va in una tale direzione: occorre dunque realizzarlo e superare incertezze e indugi. Diversamente, il terrorismo avrebbe vinto e la società italiana precipiterebbe in una crisi più grave. Per questa battaglia, onorevole Presidente, per difendere e sviluppare la democrazia e la libertà nelle attuali condizioni, i comunisti impegnano tutta la loro grande forza, come hanno sempre fatto nella storia del nostro paese. Che ciascuno faccia la sua parte fino in fondo, senza esitazioni; che il Governo faccia finalmente per intero il suo dovere, che ogni energia sia mobilitata per sconfiggere la viltà e il ricatto della violenza (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Eliseo Milani ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto per le interrogazioni Magri nn. 3-02070 e 3-02089, di cui è cofirmatario.

MILANI ELISEO. Voglio innanzitutto ribadire la nostra solidarietà nei confronti di Carlo Casalegno e del compagno Carlo Castellano, entrambi colpiti, a poche ore di distanza, in due attentati che hanno la stessa origine e lo stesso obiettivo.

Questa solidarietà non vuole essere solo un atto formale, ma un preciso atto politico e, insieme, la manifestazione di una chiara volontà politica. Intendo infatti ribadire la nostra condanna di ogni forma di terrorismo, tanto più quando esso si sostan-

(...)

INTERPELLANZE

316.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI LUNEDÌ 24 LUGLIO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE INGRAO

INDICE

PAG.

Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):

PRESIDENTE 20006, 20036, 20044
ABIS, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica* 20039
ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 20008, 20016
CAROLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 20043
CASTELLINA LUCIANA 20008, 20013
FALCUCCI FRANCA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione* . 20030
LIBERTINI 20007, 20011, 20014, 20018
MANCINI GIACOMO 20026, 20033 20036, 20042, 20044
MELLINI 20020
NAPOLI 20024, 20033
VILLARI 20022, 20032
VINEIS 20019

Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio) 20006

Ministro degli affari esteri (Trasmissione di documenti) 20006

Presidente del Consiglio dei ministri (Trasmissione di documento) . . . 20006

Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio) 20006

Saranno svolte per prime le seguenti interpellanze:

Libertini, Pani Mario, Bocchi Fausto, Forte e Guerrini ai ministri dei trasporti e dei lavori pubblici « per conoscere: 1) quali sono le risultanze delle inchieste sulle cause e sulla dinamica del disastro ferroviario occorso il 15 aprile sulla direttissima Roma-Firenze; 2) quale giudizio dia il Governo sulle condizioni idrogeologiche del territorio lungo il quale corre la direttissima Firenze-Bologna, e sulle quali testimonianze allarmanti sono venute da scienziati ed esperti; 3) quali siano gli orientamenti del Governo in rapporto alle alternative di collegamento ferroviario tra il nord e il centro dell'Italia, posto che i fatti provano che è sbagliato concentrare il trasporto diretto solo sulla linea Bologna-Firenze; 4) quali riconoscimenti intenda tributare il Governo ai ferrovieri caduti nel disastro ferroviario, e in particolare ai macchinisti del treno Lecce-Milano che sino all'ultimo hanno con coraggio e perizia professionale tentato di evitare il disastro; 5) se e in che misura possa essere concesso un adeguato risarcimento finanziario, alle famiglie dei viaggiatori e dei ferrovieri uccisi o feriti nella sciagura del 15 aprile » (2-00350);

Castellina Luciana, Corvisieri e Milani Eliseo, ai ministri dei trasporti e dei lavori pubblici « per conoscere: i risultati delle inchieste sulle cause e sulla dinamica del disastro ferroviario avvenuto il 15 aprile 1978 sulla linea direttissima Roma-Firenze; il giudizio sullo stato della rete ferroviaria e in particolare del tratto Bologna-Firenze; infine, quali iniziative intendano prendere nei confronti delle famiglie dei ferrovieri e dei viaggiatori periti nella sciagura del 15 aprile » (2-00353);

nonché la seguente interrogazione:

Servadei, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei trasporti, « per conoscere le loro determinazioni, sul piano generale e su quello più particolare, per evitare che – a causa delle condizioni del nostro territorio nazionale – abbiano a ripetersi altre tragedie del tipo di quella ferroviaria di Murazze di Vado (Bologna) del 15 aprile 1978. Sono ormai decenni che larga parte del territorio della penisola si degrada sotto vari aspetti, senza che si assumano iniziative adeguate e sistematiche intese a difenderlo, evitando che ogni evento atmosferico quasi prevedibile si trasformi in qualche grossa sciagura con perdita di vite umane e di beni. Per gli aspetti più contingenti, l'interrogante desidera sapere: se è vero che il 19 aprile 1960, nella stessa zona dell'appennino bolognese e per le stesse cause, la Freccia della laguna deragliò. Allora si riuscì ad evitare la collusione col treno che giungeva nella direzione opposta soltanto per la non simultaneità e per la presenza di spirito dei macchinisti della Freccia; quali opere dopo tale data sono state realizzate nella zona per evitare ulteriori frane e smottamenti, in considerazione anche del fatto che illustri geologi affermano da tempo che i terreni della vallata sono tutti in notevole movimento; quali particolari controlli sono stati disposti, nei periodi di forti precipitazioni atmosferiche, per verificare la permanente abilità e non rischiosità del tronco ferroviario in questione; se, infine, è vero che la *Freccia della laguna* sabato 15 aprile 1978 aveva il "ripetitore dei segnali" guasto, mentre il locomotore proveniente dal sud ne era del tutto sprovvisto » (3-02668).

Queste interpellanze e questa interrogazione, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Libertini, ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

LIBERTINI. Il testo dell'interpellanza è di per sé molto chiaro e non c'è necessità che io lo illustri nel dettaglio. Desidero fare soltanto due considerazioni. La prima di essa riguarda le responsabilità nella sciagura avvenuta sulla direttissima Bologna-Firenze. A noi comunisti sembra doversi infatti escludere – lo dico in relazione alle polemiche di stampa – l'idea della cosiddetta responsabilità oggettiva, in virtù della quale il direttore delle fer-

rovie è sempre responsabile dei disastri ferroviari e l'amministratore delegato dell'Alitalia lo è di quelli aerei e via di seguito. Una tale tesi, del tutto demagogica, finisce per occultare le responsabilità reali, soggettive ed effettive, e per intralciare la ricerca delle cause dell'incidente.

Desideriamo, dunque, che in quest'aula, pubblicamente e solennemente, sulla base delle risultanze delle inchieste, si dica se – come noi crediamo – il direttore generale delle ferrovie ed il direttore del compartimento di Bologna sono scagionati da ogni colpa diretta o indiretta, o se, invece, a loro carico, a carico di altri dirigenti, sono state stabilite responsabilità di qualche tipo. In particolare, desideriamo conoscere se i segnali ripetitori a bordo dei due convogli che si sono scontrati fossero o meno in efficienza. Questo per chiarire un punto che sulla stampa è stato dibattuto. Non si può rimanere nell'incertezza, tanto più che molti giornali hanno l'abitudine di lanciare accuse generiche, senza poi dar seguito alle necessarie verifiche.

Chiuso, come speriamo, questo capitolo, deve essere invece aperto e sfogliato, pagina per pagina, l'altro: quello relativo alle disastrose condizioni idrogeologiche del territorio su cui corre la direttissima Roma-Firenze.

Vogliamo sapere quali accertamenti sono stati fatti e quali interventi sono previsti, non solo e non tanto da parte delle ferrovie – ecco perché ci rivolgiamo anche al Ministro dei lavori pubblici – ma dal Governo nella sua realtà unitaria.

Ciò riguarda, signor Presidente, non tanto il passato, quanto il futuro, per il quale esprimiamo qui la massima preoccupazione, tanto più se è vero che il luogo in cui è avvenuta la sciagura è uno dei meno pericolosi, dal punto di vista idrogeologico, della linea Bologna-Firenze, che nell'insieme presenta molti punti pericolosi.

Il riferimento alle alternative di percorso ferroviario, contenuto nel punto successivo dell'interpellanza – e questa è la seconda considerazione – appare superato dai fatti.

La Commissione trasporti della Camera ha infatti votato all'unanimità un'ampia risoluzione che detta le linee ed i contenuti del piano poliennale delle ferrovie, scegliendo la strategia dello sviluppo diffuso e degli itinerari alternativi. La Commissione sta ora discutendo in sede legislativa il disegno di legge che, a parziale attuazione di quella risoluzione, stanzia 1.600 miliardi per acquisti di materiale rotabile, in una misura tale da assicurare, tra l'altro, entro il 1980, 122 mila nuovi posti a sedere per i pendolari.

Il quesito, onorevole sottosegretario, è dunque diverso: il Governo deve dirci – speriamo lo faccia questa mattina – quando, in ottemperanza al voto del Parlamento, presenterà il disegno di legge che finanzia, con 3.500 miliardi, gli impianti fissi. L'essenziale e utile commessa di materiale rotabile che la Camera sta discutendo rischia di essere inutile e perfino grottesca se non si pone subito mano al rinnovamento della rete che, come al Governo dovrebbe essere noto, rischia strozzature pericolose, che possono addirittura portare alla paralisi del traffico in punti nodali del territorio nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Luciana Castellina ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

CASTELLINA LUCIANA. Poiché la mia interpellanza pone praticamente gli stessi quesiti che l'onorevole Libertini ha ora illustrato, mi rimetto senz'altro a quanto egli ha detto, associandomi pienamente alle sue argomentazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo, signor Presidente, per delega del Presidente del Consiglio dei ministri ed a nome, anche, del ministro dei lavori pubblici.

Circa le cause e la dinamica del disastro ferroviario occorso il 15 aprile scorso al chilometro 68+920 della linea Fi-

(...)

giore che siano da considerare temibili, sia pure con prudenti e cautelative valutazioni. Tali finanziamenti consentono la tempestiva attuazione degli interventi necessari per garantire l'alto livello di sicurezza dell'esercizio ferroviario, ma escludono la possibilità di un completo e ordinato rinnovamento di opere e di impianti, nonché la costruzione di apprestamenti di presidio, richiesti da pericoli potenziali ma non incombenti.

Si tratterebbe di effettuare un vasto ed articolato programma di riclassamento delle linee e degli impianti d'armamento, con una serie di azioni che vanno dalle modifiche di tracciato, alla soppressione di passaggi a livello residui, alla costruzione di nuove opere di difesa e al consolidamento di quelle esistenti, al rifacimento di ponti in muratura, ecc.

Stante l'ingente entità della spesa prevista (circa 6 mila miliardi), il programma non potrà realizzarsi nei tempi brevi, ma l'azienda delle ferrovie dello Stato si riserva di formulare precise proposte operative, secondo una classificazione di priorità, commisurata all'entità ed alla gradualità delle erogazioni finanziarie.

Circa poi la prospettiva di realizzazione, tra il nord e il centro-sud della penisola, di itinerari alternativi alla esistente dorsale Firenze-Bologna, è da rilevare che tale aspetto è stato già considerato nel piano biennale presentato al Parlamento nel dicembre 1976.

In detto piano è stato previsto l'assetto di diversi collegamenti transappenninici, come il raddoppio ed il potenziamento della linea Orte-Falconara e della linea pontremolese.

Ma va posto qui in rilievo che l'intera catena appenninica presenta caratteristiche geo-morfologiche assai sfavorevoli, per cui il suo attraversamento, in qualsiasi zona, comporta problemi tecnici ed economici estremamente impegnativi e, sotto l'aspetto della sicurezza della sede viaria, non potrebbe offrire garanzie maggiori di quelle attuate sulle linee transappenniniche di esercizio.

Per quanto riguarda i riconoscimenti a ferrovieri caduti nel disastro ferroviario, l'azienda delle ferrovie dello Stato provvede alla attribuzione, in base al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, di un assegno *una tantum* e della rendita d'infortunio in favore dei familiari dei dipendenti che erano in servizio e sono deceduti a causa del disastro e ai dipendenti in servizio che hanno subìto lesioni oltre alla concessione della pensione privilegiata di reversibilità alle famiglie superstiti. L'azienda delle ferrovie dello Stato ha assunto, inoltre, a proprio carico le spese relative alle onoranze funebri dei predetti dipendenti deceduti. L'Opera di previdenza e di assistenza dei ferrovieri dello Stato ha tempestivamente disposto la concessione del sussidio di primo intervento dell'importo di lire 300 mila in favore dei familiari dei dipendenti che si trovavano per ragioni di servizio sui treni venuti a collisione e di lire 150 mila più 20 mila per ogni figlio minore a carico nei confronti dei familiari dei ferrovieri che viaggiavano per motivi personali.

Nei confronti dei familiari di tutti i ferrovieri deceduti nell'incidente il comitato esecutivo dell'Opera di previdenza e assistenza dei ferrovieri dello Stato ha deliberato la concessione di un sussidio straordinario nella misura massima consentita di lire 500 mila. Circa il risarcimento dei danni alle persone coinvolte, si provvederà a norma della legge 7 ottobre 1977, n. 754, che disciplina la materia, non appena sarà reso noto l'esito delle inchieste, giudiziarie ed amministrativa, in corso.

PRESIDENTE. L'onorevole Libertini ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

LIBERTINI. Mi dichiaro parzialmente sodisfatto della risposta del Governo; in essa c'è un elemento di chiarezza di cui tutti, credo, dobbiamo prendere atto. Infatti, la spiegazione che ora il rappresentante del Governo ci ha fornito, mi pare che escluda in modo tassativo ogni responsabilità dell'azienda, del direttore generale delle ferrovie, del direttore del

compartimento, dei ferrovieri addetti a quel tratto di linea, nell'incidente. In particolare, sottolineo, affinché rimanga consacrato agli *Atti parlamentari*, che i ripetitori di segnali a bordo erano in efficienza; dichiarazione di cui il Governo mi pare si assuma, sulla base dell'inchiesta, la piena responsabilità. Siccome questo era il punto oscuro, non chiaro, possiamo dire – ed è bene che se ne prenda atto – che responsabilità dirette dell'azienda e dei ferrovieri non ve ne sono.

Sono invece insodisfatto delle risposte che riguardano altri due punti; infatti, dalla risposta del rappresentante del Governo risulta con chiarezza che il problema vero (ella, onorevole sottosegretario, ha fornito dei dati impressionanti su cui riflettere), nella linea Bologna-Firenze, ma non solo in quella, e in molti altri tratti, è l'assetto idrogeologico, cioè le condizioni del suolo.

Ora, da questo punto di vista le assicurazioni che il Governo fornisce sono del tutto insufficienti; la verità è che noi constatiamo questa mattina che la linea Bologna-Firenze è una linea pericolosa per ragioni che trascendono i compiti e le responsabilità delle ferrovie.

Vorrei qui ricordare che la regione Emilia-Romagna, negli anni scorsi, ha predisposto degli accertamenti ed ha lanciato dei gravi segnali d'allarme; le risorse di cui la regione è dotata non le consentono di intervenire in modo adeguato, ma la regione ha posto il problema più volte. Questa è una questione che riguarda la linea Bologna-Firenze, così come riguarda altri tratti dell'itinerario ferroviario italiano. È di qualche settimana fa la notizia di una frana sulla linea internazionale Torino-Modane, per esempio. Se non si interverrà con risorse adeguate – non è un problema del Ministero dei trasporti, ma del Governo e del Parlamento nella loro interezza – sull'assetto del suolo intorno ai principali tratti di ferrovia, potremo avere nei prossimi anni sciagure gravi come quella che si è verificata sulla direttissima, o ancora più gravi.

Il rappresentante del Governo ha parlato di 3 mila miliardi per interventi in questo campo; può sembrare una cifra molto grande, ma se pensiamo quali cifre sono state spese per altre imprese, meno utili e meno urgenti, ci rendiamo conto che questo impegno va assolto. Oltretutto, su quel territorio così insicuro accanto alla ferrovia è stata costruita anche una autostrada e quest'ultima corre gli stessi pericoli della ferrovia.

In secondo luogo, sono limitatamente sodisfatto di ciò che è stato detto a proposito degli itinerari alternativi, perché è vero che lo studio dell'azienda ferroviaria che il Governo ha consegnato al Parlamento prevede gli itinerari della Pontremolese e della Orte-Falconara, cioè gli itinerari alternativi alla direttissima, però intanto desidero rimarcare che il Governo non ci ha presentato il piano poliennale; anzi, il Governo ci ha trasmesso lo studio dell'azienda, dichiarando che non riconosceva nello studio dell'azienda il piano del Governo, tanto che il Parlamento – ed in particolare la Commissione trasporti della Camera – ha lavorato sulla base di quello studio per definire le linee del piano poliennale. Il problema, ora, è uno solo ed è molto semplice: attraverso il lavoro del Parlamento sono state indicate opere urgenti senza le quali – lo voglio qui ribadire – la rete ferroviaria italiana va inevitabilmente verso la paralisi, strozzature e obsolescenza; senza le quali ci dovremo preparare a tagliare 7 mila chilometri (dei 16 mila complessivi della rete). Il Governo perciò deve presentarci il disegno di legge che finanzia per 3.500 miliardi le ferrovie, altrimenti ci assumeremo la responsabilità di una crisi crescente del sistema ferroviario italiano.

Lo stesso ordinativo di 1.600 miliardi di materiale rotabile appare anacronistico, perché è vero che – come ricordavo poc'anzi – nella legge che stiamo discutendo, e che spero varemo in questi giorni, si prevedono 122 mila posti a sedere per i pendolari, ma è anche vero che non riusciremo a farli circolare sulla rete, dato che i vagoni per pendolari entre-

ranno in funzione nei tratti più ingorgati. Ecco quindi che qui vi è un impegno che il Governo deve onorare, ed al più presto.

PRESIDENTE. L'onorevole Luciana Castellina ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatta.

CASTELLINA LUCIANA. Mi ritengo insodisfatta perché non possiamo ogni volta – ed ormai capita, purtroppo, così di sovente – riunirci in quest'aula per prendere atto delle disgrazie che si sono verificate a causa di frane, alluvioni e calamità naturali. Ancora una volta, invece, ci troviamo di fronte ad un caso del genere, dal quale possiamo desumere o che siamo il paese più disgraziato e sfortunato della terra (affermazione che non mi sembra abbia valore scientifico), oppure che siamo il paese più dissestato della terra, il paese dove nulla si fa per porre rimedio a questo stato di cose. Ci troviamo di fronte ancora una volta ad un problema economico di non poco conto: gli investimenti nel settore delle opere di consolidamento dei suoli, infatti, rappresenterebbero un enorme risparmio rispetto alle somme che ogni anno, puntualmente, vengono erogate per riparare ai danni causati dalle cosiddette calamità naturali. Senza pensare poi alle grandi possibilità di impiegare manodopera, anche giovanile, se soltanto si ponesse mano seriamente ad opere durature.

Dunque, ci ritroviamo ancora una volta a discutere, senza che nulla di serio sia stato fatto in materia di consolidamento dei suoli. E questa è una delle cause della disgrazia avvenuta nell'aprile scorso.

In secondo luogo (e non mi soffermerò lungamente su questo argomento perché ne ha appena parlato l'onorevole Libertini, assai più competente di me), il deterioramento della rete ferroviaria italiana, che farà sì che fra breve ci troveremo di fronte ad una vera e propria paralisi del sistema di trasporto (frutto non solo di un accidentale deterioramento o invecchiamento, ma anche di una scelta compiuta nel nostro paese che ha privilegiato il trasporto su strada per le note pressioni di determinati gruppi), costituisce un'altra delle questioni che si pone con grande drammaticità ed urgenza. Mi ritengo pertanto insodisfatta della risposta dell'onorevole sottosegretario.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Servadei non è presente, s'intende che abbia rinunziato alla replica per la sua interrogazione.

Seguono le interpellanze degli onorevoli:

Libertini, Pani Mario, Ottaviano, Bocchi Fausto, Guasso e Guerrini, al ministro dei trasporti, « per conoscere: 1) quale sia il giudizio del Governo sulle proposte che da talune parti politiche sono state avanzate per lo scioglimento della società Alitalia o per la revoca ad essa della concessione 3, per altro non rinnovata da tre anni; e se il Governo abbia valutato i danni economici, valutari, occupazionali che da quelle proposte deriverebbero; 2) per quali motivi tardi ancora il rinnovo delle concessioni aree, dopo che il Parlamento ha già espresso, nelle sedi opportune, il suo orientamento in materia; 3) quali misure si possano adottare per garantire il diritto di sciopero nel settore aereo e impedire azioni individuali rivolte contro gli utenti ed estranee alla tradizione di lotta del mondo operaio; 4) se il Governo non ritenga che, la di là degli scioperi, le varie disfunzioni del servizio aereo non dipendano da altre cause strutturali, che comprendono il mancato rinnovo delle concessioni, l'inadeguatezza del servizio per il controllo da terra del traffico aereo, le distorsioni della rete aeroportuale, le carenze degli organi preposti alla direzione dell'aviazione civile; e quali iniziative il Governo stesso intenda prendere per eliminare quelle cause strutturali del disservizio » (2-00351);

La Malfa Giorgio, Bogi e Battaglia, ai ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali, « per conoscere quali iniziative il Governo intenda assumere di fron-

te alla sostanziale paralisi del servizio di trasporto aereo a causa del protrarsi di forme estesissime di agitazioni del personale dell'Alitalia, delle compagnie collegate e nell'intero settore del trasporto aereo e se il Governo non ritenga, come un altro paese ha recentemente fatto in ben meno gravi circostanze, non potendo assicurare l'Alitalia ormai da lungo tempo un adeguato servizio, revocare a questa compagnia la concessione e procedere a porla immediatamente in liquidazione » (2-00343),

nonché le seguenti interrogazioni:

Vineis, al ministro dei trasporti, « per sapere, di fronte alle gravissime ed inammissibili disfunzioni e ai cronici ritardi dei collegamenti aerei nazionali e internazionali che impediscono oramai ogni forma di affidamento per gli impegni di lavoro e di trasferimento, se si intendano assumere iniziative per consentire la normalizzazione del servizio. Al riguardo l'interrogante osserva che non può essere considerata convincente la spiegazione data dal presidente dell'Alitalia in una sua intervista televisiva secondo la quale le disfunzioni erano da riportare indirettamente alle agitazioni del personale dell'aeroporto londinese; né può essere risolutivamente addotta come giustificazione l'agitazione del personale interno essendo evidente che, sia pure senza reprimere i diritti sindacali, spetta all'amministrazione pubblica e principalmente al ministero dei trasporti adottare le iniziative più opportune per neutralizzare quegli effetti distorsivi e dannosi che, attraverso gli utenti, si ripercuotono su tutto il sistema economico e sociale del paese » (3-02612);

Rossi di Montelera, al ministro dei trasporti, « per sapere quali iniziative e provvedimenti si intendano prendere per migliorare i collegamenti aerei con l'aeroporto di Torino Caselle. Negli ultimi tempi infatti sono stati soppressi vari voli, e inoltre si verificano continuamente insopportabili ritardi. Per sapere infine se il tasso di utilizzo dei voli da e per Torino sia inferiore a quello di altri aeroporti di città minori per i quali sono stati decisi nuovi voli » (3-02616);

Mellini, Bonino Emma, Faccio Adele e Pannella, ai ministri dei trasporti, dell'interno e delle partecipazioni statali, « per sapere in base a quali considerazioni e disposizioni la compagnia di bandiera Alitalia rifiuta di rilasciare biglietti a riduzione per gli elettori che debbono rientrare in Italia per esercitare il diritto di voto per i *referendum* popolari dell'11 giugno diversamente da quanto è avvenuto per ogni altra competizione elettorale. Gli interroganti chiedono di conoscere se i ministri siano informati che il personale dell'Alitalia, a quanti facciano richiesta al riguardo risponde di non avere, questa volta, disposizioni per riduzioni agli elettori, oppure che queste non competono perché "si tratta di votazioni non importanti". Chiedono infine di conoscere quali assicurazioni i Ministri possono fornire circa le facilitazioni dei viaggi agli elettori, o se invece tali difficoltà agli elettori vengano intenzionalmente frapposte » (3-02782).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che trattano argomenti connessi, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Libertini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

LIBERTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dalla presentazione di questa interpellanza è passato molto tempo, troppo; è questo un rilievo critico che faccio relativamente a tempi e procedure che svuotano, nei fatti, il potere di controllo del Parlamento. Tuttavia, il contenuto di tale interpellanza è ancora attuale; e ciò testimonia, insieme, la complessità dei problemi e la eccessiva lentezza dell'azione del Governo.

Un dibattito su questi argomenti è utile anche per aiutare i parlamentari stessi e l'opinione pubblica a prendere coscienza dei dati reali relativi alla grave, crescente difficoltà nella quale si trovano i servizi aerei, per la contraddizione tra la vertigi-

nosa espansione del trasporto aereo e l'inadeguatezza delle strutture: ritardi e disfunzioni sono di solito attribuiti tutti alla responsabilità dell'Alitalia o agli scioperi. Si ignora che, se l'Alitalia ha le sue responsabilità, le serie disfunzioni del servizio aereo dipendono in gran parte da altre cause: appunto, come è detto nell'interpellanza, dal mancato rinnovo delle concessioni dello spazio aereo, scadute da 4 anni; dagli organici insufficienti nel servizio (affidato ai militari) che da terra controlla il traffico aereo; dalle intollerabili distorsioni, al di fuori di una razionale programmazione e obbedendo a logiche clientelari e di campanile; dalle carenze gravissime della direzione dell'aviazione civile, la cui responsabilità risale direttamente al ministro dei trasporti.

A rimuovere queste cause di crisi si dovrebbe lavorare con solerzia e ciò ci consentirebbe di richiamare anche l'Alitalia ad una maggiore precisione nel servizio. Invece non mi risulta, a tutt'oggi, che le concessioni aeree (senza le quali le compagnie volano in condizioni di precarietà del diritto, poiché le convenzioni stesse stabiliscono l'assegnazione dello spazio aereo) siano state concluse, nonostante che da molti mesi il Parlamento abbia espresso il suo voto e benché anche il Consiglio di Stato, pur così lento, abbia dato il suo *placet*. Che cosa aspetta il ministro dei trasporti a firmare le convenzioni? Perché continuano ad accumularsi ritardi in questa procedura piuttosto assurda?

L'indagine condotta congiuntamente dalle Commissioni trasporti e difesa della Camera ha d'altro canto, accertato, senza ombra di dubbi, che l'attuale sistema di controllo del traffico aereo è del tutto inadeguato che, senza una riforma, esso costituirà una difficoltà crescente per il trasporto aereo. Perché il Governo non tira le conseguenze di tutto ciò e non elabora e presenta in Parlamento un progetto di riforma, che ognuno indica come urgente e necessario? I condizionamenti del potere burocratico, onorevole sottosegretario, non devono essere più forti dell'interesse nazionale.

È passato un anno da quando questo ramo del Parlamento votò una risoluzione che faceva obbligo al Governo di razionalizzare, secondo una logica di programmazione, gli interventi a favore degli aereoporti. Esamineremo, quando ci perverrà dal Senato, il disegno di legge che stanzia 130 miliardi in questo settore; ma sin d'ora noi comunisti avanziamo ogni riserva sulla sua coerenza rispetto a quelle indicazioni del Parlamento (razionalizzazione degli aereoporti sulla base di una logica programmatoria). Infine, la crisi di Civilavia è divenuta così palese che il ministro dei trasporti ha dovuto aprire una inchiesta e rimuovere – giustamente, lo sottolineo – il dirigente Sitaiolo, anche se poi tutto si è risolto in una scambio di funzionari privo di logica e assai criticabile, più simile ad un balletto burocratico che ad una soluzione dei problemi. Ma qui non servono i « pannicelli caldi », i piccoli compromessi: qui occorre il bisturi del chirurgo e la volontà del riformatore.

Da ultimo, certo, gli scioperi sono anch'essi causa del disservizio, anche se in una percentuale assai minore di quella che credono gli utenti. Quando un aereo non parte o parte in ritardo, la responsabilità la addebitano all'Alitalia e agli scioperi; sono due problemi, ma non i soli, come abbiamo visto, e neppure i maggiori. Noi comunisti ribadiamo qui il nostro impegno a difendere il diritto di sciopero, consacrato dalla Costituzione e connotato inconfondibile di ogni società democratica. Vi è invece da porsi, nei servizi di interesse pubblico, e dove gruppi spesso irresponsabili conducono una vera guerriglia contro l'utente, il problema di una autoregolamentazione dello sciopero. Penso non già ad una generica mozione degli affetti sindacali, ma ad un vero e proprio codice di comportamento, che dovrebbe essere elaborato dalle confederazioni sindacali unitarie e poi proposto alla firma di ogni altra organizzazione sindacale, e nel quale siano sancite certe regole essenziali per conciliare il diritto di sciopero con le ragioni della convivenza civile. Su questo punto vorremmo cono-

scere il pensiero del Governo perché sia chiaro che siano escluse da un lato le leggi antisciopero, dall'altro le strane tolleranze e compiacenze che, a volte, vi sono state in certi settori verso quei sindacati autonomi che sono poi i protagonisti delle azioni di guerriglia contro l'utente, anche se, per il settore del trasporto aereo, devo qui dare atto all'ANPAC (l'associazione autonoma dei piloti) di avere dato nelle ultime settimane alcune prove importanti di responsabilità e di volontà unitaria che ci fanno sperare in un atteggiamento diverso da quello che questa associazione ha tenuto nel passato.

Tutti questi nodi vanno sciolti in fretta, se vogliamo evitare che l'essenziale settore del trasporto aereo, in pur rapida espansione, vada incontro ad inconvenienti molto gravi.

PRESIDENTE. Poiché nessuno dei firmatari dell'interpellanza La Malfa Giorgio è presente, s'intende che abbiano rinunziato a svolgerla.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Rispondo anche a nome dei ministri delle partecipazioni statali e dell'interno. Effettivamente disservizi vari – in particolare ritardi e cancellazioni di voli – turbano l'attività della compagnia aerea di bandiera, portando i coefficienti di puntualità al di sotto della media mondiale, e comunque al di sotto di quel livello dell'80 per cento che, sul piano internazionale, è ritenuto accettabile per tale tipo di trasporto. Si deve però considerare che il trasporto aereo è condizionato, più di altri tipi di trasporto, oltre che dai consueti fattori interni (personale, stato di efficienza delle macchine, supporti operativi e commerciali), anche, ed in misura assai rilevante, da fattori indipendenti dalla pura attività di volo, quali le condizioni meteorologiche, i supporti apprestati da altri organi (assistenza al volo) e la capacità degli aeroporti. A conferma di quanto sopra detto si precisa che, nella decorsa stagione invernale, oltre 4 mila ritardi sono stati causati dalle eccezionali condizioni meteorologiche, oltre 3 mila sono stati prodotti da scioperi di personale – su questo punto, quindi, posso confermare che gli scioperi non sono l'elemento determinante dei ritardi, anche se hanno indubbiamente una certa incidenza –, mentre altri 7.300 sono stati provocati da congestione del traffico aereo, in concomitanza anche con l'entrata in funzione del sistema automatizzato (ATCAS) dal controllo del traffico aereo, che ha causato un certo squilibrio (nel momento in cui dal sistema manuale si è passati al sistema automatizzato, infatti, non tutti gli inconvenienti presenti nel vecchio sistema sono stati radicalmente superati). Se si escludono, quindi, tali ritardi, il coefficiente di puntualità raggiunge circa il 70 per cento, risultando cioè inferiore del 10 per cento alla suddetta media mondiale.

Non si può inoltre ignorare che gli elevati costi gestionali del settore postulano, al fine di contenere le tariffe, la massima possibile utilizzazione dei mezzi. Le agitazioni che hanno caratterizzato la definizione del contratto del personale di terra, inoltre, hanno interferito sulla regolarità del ciclo di manutenzione degli aeromobili, producendo casuali indisponibilità di alcuni di essi e altrettanto casuali impossibilità di realizzare gli operativi programmati. Va precisato infine che, nei casi di comportamenti individuali esulanti dalla corretta interpretazione del diritto di sciopero e dalle norme del codice della navigazione aerea, l'amministrazione è prontamente intervenuta con il solo strumento praticabile, cioè la denuncia all'autorità giudiziaria.

In relazione alla situazione testé illustrata, il 28 giugno scorso sono stati convocati presso il Ministero dei trasporti i responsabili della direzione generale dell'aviazione civile, dei vettori aerei, delle gestioni aeroportuali e dell'ispettorato telecomunicazioni e assistenza al volo del Ministero della difesa, al fine di individuare le cause principali delle disfunzioni e, in conseguenza, stabilire i rimedi più efficaci da adottare. Attraverso accorgi-

(...)

rotta Roma-Torino non potrà essere effettuato prima del 1° aprile 1979.

Con riferimento, infine, all'interrogazione dell'onorevole Mellini ed altri in merito al presunto rifiuto della compagnia Alitalia di rilasciare biglietti a riduzione per i connazionali residenti all'estero che sono rientrati in Italia per partecipare ai *referendum* dell11 giugno scorso, assicuro che detta compagnia di bandiera, a seguito del tempestivo intervento della direzione generale dell'aviazione civile, ha concesso la riduzione del 30 per cento sulle tariffe di andata e ritorno in favore dei summenzionati connazionali.

Aggiungo qualche cosa in ordine ad alcuni quesiti posti dall'onorevole Libertini. È stato diramato in questi giorni il testo della riforma Civilavia, di cui presto dovremo occuparci per mettere ordine in questo settore. Inoltre, come l'onorevole Libertini sa, è in atto un'inchiesta per stabilire quali siano i motivi che determinano le disfunzioni e le carenze, di cui la stampa di occupa e di cui il Ministero si è fatto eco, istituendo la suddetta commissione d'inchiesta.

PRESIDENTE. L'onorevole Libertini ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

LIBERTINI. Sono parzialmente sodisfatto della risposta. Trovo infatti positive nella risposta due cose: la coincidenza tra il Governo e noi nell'analisi delle cause che provocano le gravi disfunzioni del servizio aereo; ed il giudizio che il Governo dà, attraverso la risposta del sottosegretario Accili, sulla proposta di sciogliere la compagnia di bandiera, proposta assolutamente priva di fondamento e che costituisce più un « serpente di mare » invernale che una proposta seria.

Gli aspetti negativi della risposta del Governo concernono il fatto che non traspare una rassicurazione di alcun genere rispetto alla necessità di affrontare i problemi che pure emergono dall'analisi. Circa il controllo del traffico aereo, voglio qui ribadire con forza che non è solo problema di apparecchiature, perché vi sono situazioni (ad esempio nell'area tra l'Italia centrale e il nord), in cui le apparecchiature esistono, sono imballate da due anni, ma non esiste il personale capace di titarle fuori dalle casse e farle funzionare.

La verità è che l'Italia, insieme con altri tre paesi del mondo (ma uno di essi, la Spagna, sta cambiando; e tra i quattro paesi non vi è la Germania, non vi è il Giappone, non vi sono gli Stati Uniti), ha un controllo del traffico aereo affidato all'aviazione militare, la quale è organicamente non in condizioni di svolgerlo, perché le caratteristiche professionali del servizio non possono stare nell'ambito del regolamento militare e degli organici militari. Allora, questo problema, che è stato accertato dalla Commissione difesa e dalla Commissione trasporti, viene affrontato o no dal Governo, o dovremo subire una paralisi crescente dei voli ? Il Governo ricorda il fatto che oggi ad esempio, ogni aereo mediamente è penalizzato di venti minuti al giorno di ritardo, per le disfunzioni del controllo del traffico aereo ?

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono 12 minuti !

LIBERTINI. Per l'esattezza, io ho la cifra di 19 minuti; ma le dico che, anche se fossero dodici, non potremmo rassegnarci al fatto che ogni aereo alla mattina parta con dodici minuti di ritardo mediamente.

Quanto a Civilavia, l'epoca delle indagini deve chiudersi, perché in realtà i problemi di Civilavia sono ben noti. Occorre operare, perché un paese non può vivere senza una direzione dell'aviazione civile che si rispetti ! Il traffico aereo è diventato una componente importantissima dei trasporti, e le nostre condizioni sono per molti aspetti antidiluviane. È necessario apprestare un'opera di riforma delle strututre (traffico aereo, strutture degli aeroporti e così via), senza le quali noi andremo incontro a tutti i gravi inconvenienti che ho prima indicato illustrando la mia interpellanza.

Auspico che il Governo voglia prendere le iniziative necessarie e che tutti insieme, qui in Parlamento, si possa lavorare per sciogliere questi nodi, che rischiano di soffocare una delle condizioni essenziali per un paese europeo.

PRESIDENTE. Poiché nessuno dei firmatari dell'interpellanza La Malfa Giorgio è presente, s'intende che abbiano rinunziato alla replica.

Passiamo alle repliche degli interroganti.

L'onorevole Vineis ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

VINEIS. Direi che le risposte che sono state fornite dal sottosegretario alle numerose interrogazioni sull'argomento, cioè sulla disfunzione dei servizi di trasporto aereo, non possono considerarsi sodisfacenti. Non è questa la sede per valutare sino a che punto l'agitazione, che, insieme con altri fattori, il trasporto aereo, abbia una sua giustificazione sindacale. Ciascuno di noi ha una opinione al riguardo, ma non è in questa sede che deve esprimerla.

Qui interessa, invece, l'altro problema, cioè se e in che modo il servizio di trasporto aereo possa e debba essere assicurato, e se vi siano risposte da dare alla domanda dell'utente, perché i trasporti aerei vengano in ogni caso garantiti, almeno al livello minimo di fruibilità. La risposta a queste domande non spetta, evidentemente, a noi parlamentari, i quali registrano il fatto e ne chiedono conto non solo al Ministero competente, ma al Governo il quale, nella sua risposta, si è limitato a dare alcuni dati percentuali sui quali è almeno consentito avere delle riserve. Infatti, quando sento affermare che 7.300 ritardi aerei sono dovuti alla congestione del traffico aereo, mi chiedo a che cosa siano da imputare se non alla disfunzione organizzativa, la cui responsabilità risale al ministro e al Ministero nel suo complesso. Non ho forse ben afferrato le cifre, comunque mi pare che quella alla quale ho sopra accennato fosse grosso modo indicata nella risposta del sottosegretario, insieme con quella di 3.000 ritardi dovuti a scioperi, e con quella di 4.000 ritardi, per i quali una delle cause – le altre non le ho ben capite – sarebbe dovuta alle condizioni meteorologiche.

Mi permetto di dubitare di ciò, perché mi sembra impossibile pensare che nell'arco di due o tre anni soltanto in un certo periodo il tempo sia così brutto che 4.000 voli debbano subire dei ritardi consistenti o addirittura la cancellazione. Si tratta di ritardi ai quali assistiamo con una periodicità frequente e che si verificano anche attualmente. Questa mattina infatti, sono venuto a Roma con l'aereo, che, benché puntuale sulla pista, è partito alle 8,30, anziché alle 8.

Il comandante ci ha cortesemente informato che a causa del traffico aereo sull'aeroporto di Torino – ma non vi era un aereo in circolazione secondo la testimonianza visiva di ciascuno dei passeggeri – l'aereo doveva subire un ritardo.

I dati, dunque, che sono stati forniti nella risposta del sottosegretario lasciano per lo meno perplessi; comunque, al di là dei dati statistici, vi è la constatazione di fatto che lo sfascio del servizio aereo è giunto ad un livello tale che neppure il più arretrato – mi si consenta – paese sottosviluppato riesce oggi a registrare, minacciando la sopravvivenza stessa del servizio.

Occorrono, quindi, dei provvedimenti urgenti a tutela dell'utente, sempre salvaguardando il principio costituzionale della difesa sindacale del diritto di sciopero. Non spetta a noi suggerire come si possano conciliare queste due esigenze, ma spetta al ministro che, proprio in queste situazioni di difficile contingenza, è chiamato a dimostrare la sua capacità operativa.

I risultati negativi della operazione di riordino dell'efficienza e del funzionamento del servizio di trasporto aereo in Italia sono sotto gli occhi di tutti e, pertanto, non è possibile indulgere verso un Governo che non sa assumere altra iniziativa che quella di non fare nulla o, quanto meno, nulla di concludente, così come

(...)

Torna all'indice

COMMEMORAZIONE

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

213ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 15 SETTEMBRE 1993

Presidenza del presidente SPADOLINI

INDICE

COMMEMORAZIONE DEL SENATORE LUCIO LIBERTINI

PRESIDENTE 3
BARILE, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento* 5

(...)

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1050)

Presidenza del presidente SPADOLINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 10,30)*.
Si dia lettura del processo verbale.

MANIERI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 23 agosto.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli Arduino, Anesi, Ballesi, Bernassola, Bo, Bratina, Brescia, Covello, D'Amelio, Dell'Osso, De Vito, Donato, Garofalo, Leone, Loreto, Meo, Pelella, Ruffino, Russo Vincenzo, Santalco, Tossi Brutti, Triglia.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giorgi, in Francia, per attività della Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria; Riz, Salvi, Saporito e Staglieno, in Australia, per la 90ª Conferenza Interparlamentare; Colombo, a Parigi, Visibelli, a Bucarest, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Commemorazione del senatore Lucio Libertini

PRESIDENTE. *(Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea).* Onorevoli colleghi, un grave lutto ha colpito la nostra Assemblea lo scorso 7 agosto: la scomparsa del collega ed amico carissimo Lucio Libertini, Presidente e animatore del Gruppo senatoriale di Rifondazione comunista. Non pochi di noi sapevano del male incurabile che lo aveva colpito, ma la forza d'animo, la serenità e il coraggio con cui ha affrontato questa prova durissima avevano nascosto a molti la gravità della sua malattia e hanno reso quindi più crudele il dolore per la sua morte.

Solo pochissimi giorni prima della sua scomparsa, lo ricordiamo qui, in quest'Aula intervenire sui temi economici del Documento di

programmazione con quella incisività, quella passione e quell'empito che caratterizzavano la sua oratoria vigorosa, non immune dalla suggestione giacobina.

E, nel preannunciare l'impegno autunnale del suo partito, dava a noi tutti la certezza di poterlo vedere ancora nei prossimi mesi impegnato in quelle battaglie politiche che da sempre avevano caratterizzato la sua esistenza e che non avevano risparmiato, neanche negli ultimi mesi, sofferenze e afflizioni non poche.

È scomparso con Libertini un combattente appassionato, un vero combattente politico, mai portato a misurare le forze da gettare nella lotta, mai incline a risparmiarsi. In un'esistenza dedicata con generosa passione all'affermazione dei propri ideali e alla propria concezione del mondo, Libertini non è mai venuto meno ad una visione della lotta politica intesa come impegno continuo, come lotta generosa e impegnativa, cui tutto doveva essere subordinato.

La sinistra italiana lo ha visto da sempre, fin dagli anni delle prime lotte in Sicilia, la sua natia Sicilia, in prima fila nella ricerca di una via che sapesse dare al malessere sociale e ai tanti e contrastanti fermenti dell'Italia uscita dalla Resistenza e dalla liberazione uno sbocco politico di forte impronta riformatrice, e a tale missione non è mai venuto meno.

In Parlamento Libertini portò il contributo della sua visione appassionata. Senatore dal 1979 ha partecipato da protagonista alla vita di Palazzo Madama. Negli ultimi tempi, come Presidente del Gruppo di Rifondazione comunista, è stato sempre presente nelle battaglie parlamentari che hanno caratterizzato la fine della Decima e l'inizio della Undicesima legislatura. Lo ricordo nelle Conferenze dei Capigruppo e in Assemblea, non solo come sostenitore convinto delle proprie tesi, ma come difensore appassionato dei diritti e delle prerogative del Parlamento, al di là delle divisioni tra le forze politiche e i diversi Gruppi.

Lucio Libertini lascia in tutti noi un rimpianto profondo e la memoria di valori politici che non vorremmo mai subordinati a nessuna illusione tecnocratica. È un sentimento testimoniato da tutti coloro che, numerosi, hanno partecipato il 9 agosto alle esequie solenni che si sono svolte al Pantheon partendo da Palazzo Madama, dove era stata allestita la camera ardente.

La sua memoria, il suo rimpianto, sono resi più forti – come sopra ho ricordato – dalla consapevolezza della sua lunga battaglia contro il male terribile che lo aveva colpito e che egli combattè fino all'ultimo dal suo posto di lavoro, fedele a quella tradizione di dedizione alla cosa pubblica e di personale disinteresse che ne aveva caratterizzato l'esistenza tutta.

Alla sua famiglia, agli elettori, che per tante volte lo vollero loro rappresentante in Parlamento, al Gruppo di Rifondazione comunista, al suo partito, giunga il nostro pensiero affettuoso e affettuosamente solidale.

BARILE, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARILE, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento.* Il Governo si associa con profonda commozione alle elevate parole del Presidente e ricorda con lui e con voi Lucio Libertini, uomo della Resistenza, la sua integrità, la sua coerenza morale e intellettuale, il suo coraggio.

PRESIDENTE. In segno di lutto sospendo brevemente la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 10,50, è ripresa alle ore 11).

Disegni di legge, annunzio di presentazione

PRESIDENTE. In data 13 settembre 1993, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro delle finanze:

«Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 1993, n. 357, recante disposizioni urgenti in materia di acconto delle imposte sui redditi per l'anno 1993» (1505).

In data 14 settembre 1993, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro del tesoro:

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1994)» (1507);

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dai Ministri per la funzione pubblica e del tesoro:

«Interventi correttivi di finanza pubblica» (1508).

Il disegno di legge n. 1507 («Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 1994») è stato inviato alla 5ª Commissione permanente, per i pareri previsti dall'articolo 126, commi 3 e 4, del Regolamento.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina, ha stabilito i tempi di esame della prima fase della sessione di bilancio.

Nella mattinata di venerdì prossimo, saranno comunicate all'Assemblea le mie determinazioni sul contenuto della legge finanziaria, ai sensi dell'articolo 126, commi 3 e 4, del Regolamento.

(...)