

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

513^a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 5 NOVEMBRE 1986

Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE,
indi del vice presidente SCEVAROLLI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO	
COMMISSIONI PERMANENTI		Deliberazione sul Doc. IV, n. 73:	
Variazioni nella composizione	3	* RASTRELLI (MSI-DN), relatore	Pag. 5
DISEGNI DI LEGGE		Deliberazione sul Doc. IV, n. 74:	
Annunzio di presentazione	3	* DEL PRETE (MSI-DN)	5
Assegnazione	4	CASTIGLIONE (PSI), relatore	6
CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA		Deliberazione sul Doc. IV, n. 75:	
Variazioni	4	JANNELLI (PSI), relatore	6
DISEGNI DI LEGGE		Deliberazione sul Doc. IV, n. 77:	
Deliberazione sulle conclusioni adottate dalla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento:		MASCAGNI (PCI), relatore	7
«Conversione in legge del decreto-legge 29 ottobre 1986, n. 708, recante misure urgenti per fronteggiare l'eccezionale carenza di disponibilità abitative» (2012):		Deliberazione sul Doc. IV, n. 78:	
PRESIDENTE	4, 5	SCARDACCIONE (DC), relatore	7
LOMBARDI (DC), relatore	4	DISEGNI DI LEGGE	
		Discussione e approvazione:	
		«Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1986, n. 671, recante assegnazione all'ENEA di un contributo di 240 miliardi di lire per il quarto trimestre del 1986, a titolo	

di anticipazione sul contributo globale per il quinquennio 1985-1989» (1998):	
REBECCHINI (DC), relatore	Pag. 7, 9
SANTUZ, sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato	8
SIGNORINO (Misto-P. Rad.)	8
URBANI (PCI)	9

Seguito della discussione:

«Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare)» (1491)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: «Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato»:

PRESIDENTE	11, 19, 25
* CAROLLO (DC)	11
DEGAN, ministro della marina mercantile	11
	<i>e passim</i>
* BISSO (PCI)	18 e <i>passim</i>
* PATRIARCA (DC), relatore	19 e <i>passim</i>
* SPANO Roberto (PSI)	21, 27

CONDORELLI (DC)	Pag. 22, 25
* RASTRELLI (MSI-DN)	23 e <i>passim</i>
LIPPI (PCI)	23, 26
RUFFINO (DC)	29, 42
SPANO Roberto (PSI), f.f. relatore	34
GUSSO (DC), f.f. relatore	37, 40, 41
* LIBERTINI (PCI)	41

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**Per lo svolgimento:**

PRESIDENTE	46
BONAZZI (PCI)	46
Annunzio	46
Interrogazioni da svolgere in Commissione ..	49

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 NOVEMBRE 1986

49

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore

Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

PALUMBO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Alberti, Argan, Castelli, Fabiani, Fassino, Fontana, Granelli, Lipari, Loprieno, Pagani Antonino, Prandini, Taviani, Vernaschi, Viola.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Gianotti, a Parigi e Zurigo per attività della Commissione scientifica UEO e della Commissione permanente del Consiglio d'Europa; Pollidoro, a Gerusalemme per attività della Commissione rapporti con i Parlamenti del Consiglio d'Europa; Mitterdorfer, a Vigo per attività della Commissione territorio e poteri locali del Consiglio d'Europa; Giust, a Zurigo per attività dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio d'Europa; Cavaliere, a Zurigo, per attività della Commissione permanente del Consiglio d'Europa.

Commissioni permanenti, variazioni nella composizione

PRESIDENTE. Su designazione del Gruppo della Democrazia cristiana è stata apportata la seguente modifica alla composizione delle Commissioni permanenti:

11^a Commissione permanente: il senatore Pucci entra a farne parte.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

PRESIDENTE. Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro delle finanze:

«Disposizioni per assicurare la continuità della riscossione delle imposte dirette fino alla data di attuazione del servizio di riscossione dei tributi previsto dalla legge 4 ottobre 1986, n. 657» (2026);

«Proroga del termine relativo allo svolgimento dei servizi contabili delle Intendenze di finanza da parte delle Ragionerie provinciali dello Stato» (2027);

dal Ministro della sanità:

«Misure per la disciplina delle incompatibilità in materia di accesso ai rapporti convenzionali con le unità sanitarie locali per l'espletamento di attività sanitaria» (2028);

dal Ministro degli affari esteri:

«Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e l'Arabia Saudita per evitare le doppie imposizioni sui redditi e sul patrimonio relativi all'esercizio della navigazione aerea, firmato a Riyadh il 24 novembre 1985» (2029).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

MANCINO, RUFFILLI, ALIVERTI, CAROLLO, BUTINI, SAPORITO, FONTANA, BEORCHIA, COLOMBO SVEVO, DI LEMBO, FALLUCCHI, MARTINI, RUFFINO, SCOPPOLA, TOROS e VENTURI. — DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — «Modifica degli articoli 70, 72 e 82 della Costituzione concernenti le funzioni del Parlamento» (2024);

SCEVAROLLI, BOZZELLO VEROLE, DE CATALDO, JANNELLI e CASTIGLIONE. — «Nuova disciplina dell'indennità spettante ai membri del Parlamento» (2025).

Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 6^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

RIVA Dino ed altri. — «Usufrutto a favore dei ciechi di guerra del complesso immobiliare di Via Parenzo, già di proprietà dell'ente morale "Istituto nazionale per i ciechi di guerra"» (1970), previ pareri della 1^a, della 4^a e della 5^a Commissione;

alla 10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

MARGHERI ed altri. — «Norme relative al contenuto di piombo nella benzina per i motori ad accensione comandata destinati alla propulsione degli autoveicoli» (1038), previ pareri della 2^a, della 8^a e della 12^a Commissione.

Calendario dei lavori dell'Assemblea, variazioni

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 55, comma quarto, del Regolamento, propongo che l'ordine del giorno della seduta di domani sia integrato con l'esame del disegno di legge n. 1602, recante «Misure urgenti per assicurare talune prestazioni di assistenza sanitaria per l'anno 1985».

Non essendovi osservazioni, così resta stabilito.

Il suddetto provvedimento sarà pertanto inserito al primo punto all'ordine del giorno della seduta di domani.

Deliberazione sulle conclusioni adottate dalla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, in ordine al disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 29 ottobre 1986, n. 708, recante misure urgenti per fronteggiare l'eccezionale carenza di disponibilità abitative» (2012)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca deliberazione sulle conclusioni adottate dalla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, in ordine al disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 29 ottobre 1986, n. 708, recante misure urgenti per fronteggiare l'eccezionale carenza di disponibilità abitative».

Ha facoltà di parlare il relatore.

LOMBARDI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il decreto-legge è stato adottato nel presupposto che sussista una condizione di emergenza nel settore delle locazioni abitative che interessa un totale di 259 comuni, e precisamente: 11 comuni superiori a 300.000 abitanti, 55 altri comuni capoluoghi di provincia, 193 comuni ricadenti nelle aree ad alta tensione abitativa gravitanti intorno ai comuni superiori ai 300.000 abitanti. In questi comuni, più che negli altri, si registra una carenza di alloggi particolarmente grave, a fronte di un rilevante incremento dei titoli esecutivi di sfratto e della permanenza su livelli più elevati rispetto al triennio precedente delle richieste di esecuzione di sfratti agli ufficiali giudiziari.

In presenza di questo presupposto, il decreto-legge dispone la sospensione dell'esecuzione degli sfratti nei comuni suddetti fino al 31 marzo 1987, nonchè la graduazione dell'esecuzione dei provvedimenti di rilascio fino al 31 marzo 1988. Sono eccettuati gli sfratti disposti per necessità proprie, nel caso di offerta di altro alloggio all'inquilino e in altre ipotesi, descritte nel secondo comma dell'articolo 1, nelle quali si possa escludere la sussistenza di una condizione di emergen-

za per difficoltà di trovare un alloggio o si soddisfino esigenze prioritarie del titolare dell'abitazione. Si prevede, inoltre, lo stanziamento di 800 miliardi per l'acquisto di immobili ad uso abitativo da parte dei comuni interessati dal blocco degli sfratti, ai quali verranno erogati 600 miliardi, e da parte degli stessi soggetti colpiti dai provvedimenti di rilascio mediante erogazione di contributi in conto capitale per i rimanenti 200 miliardi.

La 1^a Commissione ha pertanto deliberato, con le riserve dei vari Gruppi per quanto attiene al merito del provvedimento, di proporre all'unanimità che l'Assemblea riconosca la sussistenza dei presupposti di necessità e d'urgenza richiesti dalla Costituzione.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della 1^a Commissione permanente in ordine alla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza, richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, per il disegno di legge n. 2012.

Sono approvate.

Deliberazioni su domande di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

Esamineremo per prima quella avanzata nei confronti del senatore Evangelisti, per il reato di cui all'articolo 21, primo e terzo comma, della legge 10 maggio 1976, n. 319 (violazione di norme per la tutela delle acque dall'inquinamento) (*Doc. IV*, n. 73).

Ha facoltà di parlare il relatore.

* **RASTRELLI, relatore.** Signor Presidente, non credo sia necessario integrare la relazione scritta già presentata. Vorrei soltanto aggiungere che la Giunta è stata unanime nel proporre all'Assemblea di negare la richiesta autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Evangelisti, avendo accertato, con presumibile convincimento fondato, un intento di persecuzione nei confronti del senatore Evangelisti da parte del magistrato.

Risulta — ciò non è scritto nella relazione — che due mesi prima della richiesta di autorizzazione a procedere in giudizio il pretore di Alghero aveva già comunicato alla stampa che era suo intendimento perseguire il responsabile nazionale della C.A.P.It., l'ente proprietario del complesso turistico.

È stato altresì dimostrato che vi è una convenzione pubblica — che al magistrato non poteva non risultare — in base alla quale la ditta proprietaria, rappresentata a livello nazionale dal senatore Evangelisti, aveva affittato l'immobile ad altra società, e quest'ultima aveva assunto responsabilità precise in relazione al fatto oggi rubrica di imputazione.

Sono questi i motivi per cui la Giunta ha ritenuto unanimemente di proporre all'Assemblea di negare l'autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Evangelisti.

È approvata.

Passiamo all'esame della domanda di autorizzazione a procedere in giudizio avanzata nei confronti del senatore Del Prete, per il reato di cui all'articolo 110, settimo comma, del codice stradale (violazione di norme nell'uso di dispositivi di illuminazione dei veicoli a motore) (*Doc. IV*, n. 74).

DEL PRETE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **DEL PRETE.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho dovuto rispondere dinanzi alla Giunta per aver violato un articolo del codice della strada: non avrei spento gli abbaglianti incrociando un altro autoveicolo.

Per la verità, i fatti si sono svolti un po' diversamente: si trattava di un'auto della polizia ferma sul lato sinistro della strada con i fari accesi, però — ripeto — era ferma e, quindi, di fatto, non incrociavo alcun veicolo.

Mi pervenne un decreto di condanna, verso cui feci opposizione poichè avrebbe poi causato l'iscrizione sulla patente per la contravvenzione commessa.

Debbo dichiarare, come ho già fatto dinanzi alla Giunta, che non esiste alcun intento persecutorio nei miei confronti. Ho chiesto di essere giudicato dalla magistratura ordinaria. Ripeto in questa occasione tale richiesta poichè la ritengo giusta e legittima, anche perchè all'epoca non ero senatore della Repubblica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

CASTIGLIONE, relatore. Prendo brevemente la parola, al di là di quanto affermato dal senatore Del Prete, per dire che, nel caso di specie, sono due le circostanze che hanno portato la Giunta a proporre all'unanimità l'autorizzazione a procedere nei confronti dello stesso senatore Del Prete. La prima, come ha già ricordato l'interessato, attiene alla circostanza che, all'epoca dei fatti, egli non ricopriva ancora la carica di senatore e quindi il reato non viene contestato a causa o nell'esercizio del mandato parlamentare. La seconda ragione è che non sussiste un *fumus persecutionis* per cui, pur essendo modestissimo il reato contestato, la Giunta ritiene che si debba concedere l'autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Giunta di concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Del Prete.

È approvata.

Passiamo all'esame della domanda di autorizzazione a procedere in giudizio avanzata nei confronti del senatore Cannata, per il reato di cui all'articolo 1, punto 2, del decreto-legge 10 luglio 1982, n. 429, convertito, con modificazioni, nella legge 7 agosto 1982, n. 516 (omessa fatturazione, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, di cessioni di beni) (*Doc. IV, n. 75*).

Ha facoltà di parlare il relatore.

JANNELLI, relatore. Il senatore Giuseppe Cannata, all'epoca sindaco di Taranto, si trovò coinvolto in questa vicenda dato che, nel 1983 e nel 1984, il comune di Taranto aveva ceduto ad imprese e cooperative edilizie la possibilità di edificare su terreni. Per queste cessioni non vi erano state fatturazioni, in violazione della norma che le prescrive ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

La Giunta si è posta il problema se esistesse o meno il presupposto tributario, perchè in dottrina vi è molta discussione sul fatto se gli enti locali, per queste cessioni a cooperative e ad imprese che costruiscono nel settore dell'edilizia popolare, debbano o meno soggiacere a detta imposta sul valore aggiunto. Tuttavia, al di là di tale questione, vi è un problema a monte che va risolto. La Giunta si è cioè posta il problema se il fatto che un sindaco debba rispondere di violazioni di legge per reati o illeciti o fatti commessi da funzionari o da altri amministratori — visto che vi era anche un assessore alle finanze certamente esperto in materia — non raffiguri addirittura un caso di responsabilità oggettiva. Non è possibile, infatti, che un sindaco debba rispondere di fatti che invece devono ricadere sull'intera amministrazione comunale e sull'intera struttura amministrativa del comune.

La Giunta quindi, in piena coscienza e tranquillità, ha deliberato di proporre di non concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio nei confronti del senatore Cannata.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Cannata.

È approvata.

Passiamo alla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio avanzata nei confronti del senatore Damagio, per il reato di cui all'articolo 20, lettera c), della legge 28 febbraio 1985, n. 47, recante norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive. (*Doc. IV, n. 77*).

Ha facoltà di parlare il relatore.

MASCAGNI, *relatore*. Signor Presidente, non ho bisogno di integrare la relazione perchè il caso è molto semplice e quindi molto chiaro. Voglio soltanto fare due precisazioni.

Innanzitutto la Giunta ha deciso di respingere la domanda di autorizzazione a procedere all'unanimità. In secondo luogo, per precisione, voglio segnalare un piccolo errore di stampa nel quarto capoverso, terz'ultima riga, della relazione. Dove ora si legge «all'intero del perimetro», va letto «all'interno del perimetro».

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Damagio.

È approvata.

Passiamo all'esame della domanda di autorizzazione a procedere in giudizio avanzata nei confronti del senatore Frasca, per il reato di cui agli articoli 61, numero 9, 110, 624 e 625, nn. 2, 5 e 7, del codice penale (concorso in furto aggravato) (*Doc. IV, n. 78*).

Ha facoltà di parlare il relatore.

SCARDACCIONE, *relatore*. Signor Presidente, illustri senatori, in data 12 luglio 1986 il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Castrovillari ha inoltrato domanda di autorizzazione a procedere contro il senatore Salvatore Frasca, per il reato di cui agli articoli 61, n. 9, 110, 624 e 625, nn. 2, 5 e 7, del codice penale (concorso in furto aggravato).

In data 7 agosto 1986 il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la domanda al Presidente del Senato, che l'ha annunciata in Aula il 24 settembre 1986 e deferita alla Giunta il 7 ottobre 1986.

La Giunta ha esaminato la domanda nella seduta del 16 ottobre 1986, ascoltando il senatore Frasca ai sensi dell'articolo 135, quinto comma, del Regolamento del Senato.

Secondo l'accusa, il sindaco di Cassano Jonio, senatore Frasca, avrebbe «autorizzato» due operai comunali a prendere dalla locale scuola comunale 51 sedie per una

manifestazione sportiva organizzata dall'assessorato allo sport e turismo. Nel far ciò gli operai avrebbero infranto il lucchetto della porta del locale dov'erano le sedie. L'imputazione nasce dal fatto che il preside della scuola contesta al sindaco il potere di disporre l'uso delle sedie benchè il sindaco abbia un'indubbia autorità sui locali e gli arredi scolastici di proprietà comunale.

Poichè è giuridicamente impalpabile, il modesto episodio riesce a trasmettere soprattutto la sensazione di un uso strumentale e politico del procedimento penale.

La Giunta ha pertanto deliberato a maggioranza di proporre il diniego dell'autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Giunta di non concedere l'autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Frasca.

È approvata.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1986, n. 671, recante assegnazione all'ENEA di un contributo di 240 miliardi di lire per il quarto trimestre del 1986, a titolo di anticipazione sul contributo globale per il quinquennio 1985-1989» (1998)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 1986, n. 671, recante assegnazione all'ENEA di un contributo di 240 miliardi di lire per il quarto trimestre del 1986, a titolo di anticipazione sul contributo globale per il quinquennio 1985-1989».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale do la parola al relatore.

REBECCHINI, *relatore*. Signor Presidente, non ho altro da aggiungere a quanto è specificato nella relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

SANTUZ, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Preciserò poi nel corso dell'esame degli emendamenti la posizione del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1:

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 17 ottobre 1986, n. 671, recante assegnazione all'ENEA di un contributo di 240 miliardi di lire per il quarto trimestre del 1986, a titolo di anticipazione sul contributo globale per il quinquennio 1985-1989.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge.

Ricordo che l'articolo è il seguente:

Art. 1.

1. Per consentire di far fronte agli oneri connessi all'esecuzione dei programmi previsti nel piano quinquennale 1985-1989 di cui alla delibera del CIPE in data 1° marzo 1985, è assegnato all'ENEA un contributo determinato in lire 240 miliardi per il quarto trimestre dell'anno finanziario 1986, con esclusione di ulteriori contratti, iniziative e conseguenti impegni finanziari relativi alla filiera dei reattori veloci ed alla realizzazione dell'impianto PEC; le somme conseguentemente rese disponibili, e comunque in misura non inferiore a lire 20 miliardi, sono destinate ad incrementare i finanziamenti già previsti dai programmi relativi alla ricerca ed alla promozione di fonti alternative, nonchè al risparmio energetico.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1 si provvede mediante corrispon-

dente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «Piano di finanziamento ENEA 1985-1989».

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

A questo articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, comma 1, sostituire le parole: «con esclusione di ulteriori contratti, iniziative e conseguenti impegni finanziari relativi alla filiera dei reattori veloci ed alla realizzazione dell'impianto PEC» con le seguenti: «con la sospensione degli impegni attuali e l'esclusione di ulteriori contratti, iniziative e conseguenti impegni finanziari relativi alla filiera dei reattori veloci, alla realizzazione dell'impianto PEC, nonchè alla realizzazione del progetto Cirene».

1.1 SIGNORINO, URBANI, FELICETTI, BAIARDI, PETRARA, CONSOLI, LOPRIENO, MARGHERI

Al primo comma, dopo le parole: «impegni finanziari» inserire: «ivi incluse ulteriori iniziative e contratti anche da parte dell'appaltatore».

1.2 URBANI, FELICETTI, MARGHERI, BAIARDI, PETRARA, POLLIDORO, GIANOTTI, CONSOLI

Al primo comma, aggiungere, in fine, le parole: «delle ricerche sulla protezione dell'ambiente e la salute dell'uomo, dell'attività a supporto dell'innovazione tecnologica».

1.3 URBANI, FELICETTI, MARGHERI, BAIARDI, PETRARA, POLLIDORO, GIANOTTI, CONSOLI

Invito i presentatori ad illustrarli.

SIGNORINO. L'emendamento 1.1 si discosta in maniera estremamente leggera dalla

formulazione del testo del decreto-legge governativo: tende semplicemente a rendere effettivo e non una semplice trovata convenzionale quello che rappresenta il punto di accordo politico tra i vari Gruppi parlamentari in materia di programmi dell'ENEA.

Come si sa, si era convenuto tra i vari Gruppi di continuare a finanziare l'ente, vista la necessità che non venga di fatto abrogato per mancanza di finanziamenti, e in attesa delle decisioni finali e delle revisioni del PEN, di fare una sorta di blocco delle attività sulla filiera dei reattori veloci e sul PEC.

Il mio emendamento tende a rendere effettiva questa convergenza dei vari Gruppi, nel senso di ricomprendere nella sospensione soprattutto quelli che sono gli impegni già presi, perchè costituiscono il 90 per cento delle attività che riguardano quella filiera e quel reattore. Il non procedere in questa direzione a me sembrerebbe assai grave, anche perchè qualunque sia la decisione che il Parlamento ed il Governo assumeranno nei confronti di un nuovo piano energetico nazionale, di sicuro, se vogliamo essere realistici, dobbiamo convenire che c'è un'esigenza: che, in ogni caso, si ridimensioni l'intera struttura produttiva e di ricerca finalizzata ad un programma nucleare che ormai è, come tutti sanno, estremamente limitato, anzi si limita soltanto alla questione della sopravvivenza o meno di due o tre centrali. Quindi, la riduzione di questi programmi è un compito e un dovere che il Governo ed il Parlamento hanno: invito i colleghi, in questo senso, ad approvare l'emendamento.

URBANI. Su questo provvedimento ci asteniamo e l'astensione è dovuta a questa considerazione: si tratta di un provvedimento di necessità, che copre un altro trimestre, il quarto dell'anno, per non tagliare il flusso di risorse di cui un ente come l'ENEA, che ha programmi avviati, ha bisogno se non si vuole che vada incontro ad una crisi grave. Pertanto, da questo punto di vista c'è una ragione di necessità.

La volta scorsa, in occasione del precedente analogo decreto-legge, avevamo detto che sarebbe stata l'ultima volta che avremmo

approvato un decreto-legge trimestrale, convinti del fatto che si debba andare al più presto alla discussione e quindi alla modifica del programma quinquennale — che ora però diventa triennale, perchè due anni sono passati — e della relativa legge di bilancio.

Ci rendiamo conto però che, in presenza del fatto che si sta organizzando la Conferenza nazionale, una decisione circa l'orientamento produttivo e il ruolo dell'ENEA potrà essere presa soltanto dopo l'esito della Conferenza stessa. Quindi, lo stato di necessità si è ulteriormente rafforzato, ma anche le ragioni per le quali non si può andare avanti trimestre per trimestre restano valide.

Di qui le motivazioni del nostro voto di astensione, indipendentemente dal fatto che vengano accolti questi nostri emendamenti i quali si illustrano da sè. Infatti, da una parte rafforzano il vincolo per l'ENEA nell'utilizzazione dei fondi per quanto riguarda il progetto PEC e i reattori veloci, cioè questa «proibizione-sospensione» che abbiamo già definito nel precedente decreto e che qui ribadiamo con maggiore forza, perchè si parla anche di evitare impegni finanziari, «comprese le ulteriori iniziative e contratti anche da parte dell'appaltatore». Per un altro verso, siccome le risorse che avrebbero dovuto andare in quella direzione sono invece state indirizzate già col precedente decreto, almeno in parte, verso altre attività dell'ENEA, anche a tale proposito presentiamo un emendamento che allarga l'indicazione con l'espressione «delle ricerche sulla protezione dell'ambiente e la salute dell'uomo, dell'attività a supporto dell'innovazione tecnologica», che poi rientrano nelle altre attività al di fuori dei reattori veloci e del nucleare che sono già nel programma dell'ENEA.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

REBECCHINI, *relatore*. Sul primo emendamento, illustrato dal senatore Signorino, il relatore è contrario proprio per le ragioni opposte a quelle addotte dal presentatore. Infatti, indipendentemente da ogni valutazione di ordine strategico, devo ricordare che

non si rispetterebbero le indicazioni date dal Parlamento al Governo, cioè di non prendere alcuna decisione rilevante — a partire quindi da quelle relative al nucleare — prima della prevista e già indetta Conferenza nazionale per l'energia. Con l'estensione che qui l'emendamento propone si verrebbe a forzare questo intendimento e la direttiva data dal Parlamento al Governo. Va ricordato invece che l'impegno deriva da una intesa internazionale con altri quattro paesi europei (Francia, Germania, Gran Bretagna e Belgio) legati a noi per la realizzazione della cosiddetta «filiera europea».

Peraltro la filiera è suscettibile di importanti ricadute anche in settori avanzati, sia sul piano convenzionale, che sul piano nucleare ed in ispecie sulla tecnologia impiantistica dei reattori a fusione. Dovremo quindi valutare a fondo se converrà uscire dall'impresa a cinque che abbiamo sottoscritto.

Non è questa però la sede per discutere di tali problemi: li affronteremo in sede di Conferenza nazionale per l'energia e adoteremo poi le decisioni che riterremo. Di qui la contrarietà all'accoglimento dell'emendamento.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, illustrato dal senatore Urbani, il parere del relatore è contrario anche perchè, dalla adozione di tale misura, deriverebbero indubbie conseguenze sul piano dei danni all'ente committente in forza delle obbligazioni civilistiche contratte ed in essere: anche questo andrà valutato e quantificato quando dovremo prendere le decisioni di fondo.

Per quanto riguarda infine l'emendamento 1.3, che tende ad estendere all'ENEA compiti e funzioni, ritengo, come ho già detto in sede di Commissione, che si debbano rivedere gli obiettivi e gli indirizzi programmatici dell'ENEA, ma ciò potremo farlo con maggiore cognizione di causa dopo la Conferenza nazionale, quando avremo le idee più chiare su tutto il quadro di politica energetica.

Quindi, non c'è contrarietà per quanto attiene al merito, ma il relatore ritiene che non sia questa la sede per affrontare il problema relativo alla revisione degli obiettivi e degli indirizzi programmatici dell'ENEA.

SANTUZ, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, l'intervento del relatore è stato quanto mai ampio ed esauriente.

Il Governo ritiene di rispondere ai senatori Urbani e Signorino con la constatazione che il provvedimento in esame copre una *tranche* di finanziamenti, il terzo trimestre del 1986, che garantisce la normale operatività dell'ENEA. Circa i compiti dell'ente e i suoi programmi, che rimangono non definiti in quanto siamo ancora in attesa del disegno di legge generale, noi ci rimettiamo — il Governo si sta impegnando in questo senso, nel definire i compiti — alla Conferenza sull'energia che faremo nel prossimo mese di gennaio.

Pertanto ritengo che, dato l'impianto generale del decreto, noi possiamo mantenerne il testo, pur comprendendo le motivazioni adottate — in particolare quelle contenute nel terzo emendamento sul quale il Governo può anche convenire — senza accettare modifiche ed emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Signorino e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Urbani e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Urbani e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che l'articolo 2 del decreto-legge è il seguente:

Art. 2.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Metto ai voti il disegno di legge composto dal solo articolo 1.

È approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge: «Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare)» (1491)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: «Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato»

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1491.

Ricordo che nella seduta del 23 ottobre si è conclusa la discussione generale e hanno replicato il relatore e il rappresentante del Governo.

Prima di passare all'esame degli articoli, invito il senatore Carollo ad esprimere, a nome della 5ª Commissione permanente, il parere sugli emendamenti presentati.

* CAROLLO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, gli emendamenti di cui discutiamo sono molti e tra di loro mal connessi sotto il profilo finanziario. Sull'emendamento 7.5 il parere è favorevole. Sugli emendamenti 7.1 e 7.2 il parere è favorevole se essi non comportano la concessione di più contributi: questa è una condizione che non abbiamo potuto chiarire. Sugli emendamenti 7.3 e 7.4 il parere è favorevole.

Per quanto riguarda gli emendamenti 7.7, 7.8 e 7.9 il parere potrebbe essere favorevole a condizione che l'emendamento 10.2, che comporta un'ipotesi di minore spesa, possa essere compensativo delle maggiori spese di cui agli emendamenti all'articolo 7; a mio avviso il Tesoro o il Ministro della marina mercantile possono darci in merito le infor-

mazioni necessarie. Il parere è favorevole anche sugli emendamenti 7.10, 7.11 e 7.12.

Per quanto riguarda l'emendamento 7.0.1, si tratta di 30 miliardi aggiuntivi. Anche in questo caso la questione è affrontabile se si connette all'emendamento 10.2 quel valore compensativo delle maggiori spese. In caso contrario il parere sarebbe sfavorevole.

Sugli emendamenti 13.1 e 22.1 il parere è favorevole, in quanto si utilizzano i 19 miliardi del fondo globale che a loro volta non erano stati utilizzati con il primo testo. Il parere è altresì favorevole sugli emendamenti 10.1, 11.1 e 12.1. Il parere è invece contrario sull'emendamento 7.6.

Sugli emendamenti 14.1 e 14.0.1 il parere è favorevole, mentre sull'emendamento 14.2 la Commissione bilancio e programmazione economica ha deciso di rimettersi al Governo.

Il parere è favorevole agli emendamenti 11.1/1, 13.1/1 e 14.3, come pure agli emendamenti 19.1 e 21.1. Per quanto riguarda l'emendamento 7.0.2, presentato dai senatori Patriarca, Cimino, Riggio ed altri, il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Invito il Ministro ad esprimere il parere sugli emendamenti 7.7, 7.8 e 7.9, perchè il Governo deve rispondere alla domanda posta dal senatore Carollo a nome della 5ª Commissione.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, se ho ben capito la 5ª Commissione chiede se l'emendamento 10.2, presentato dal senatore Bastianini, sia tale da compensare i maggiori oneri derivanti dagli emendamenti da lei citati.

Se il Governo esprimesse parere favorevole sull'emendamento 10.2 verrebbe a contraddire l'impostazione generale del provvedimento, per cui il parere è contrario; si ritiene che quanto viene realizzato da parte delle imprese armatoriali pubbliche corrisponda ad un servizio sociale irrinunciabile, ancorchè in concorrenza. Chiaramente, dovendo esprimere parere contrario sull'emendamento 10.2, il parere è contrario anche su tutti gli emendamenti che in qualche modo si connettono a questa ipotesi di copertura.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 17,15, è ripresa alle ore 17,35).

Siamo in grado, onorevoli colleghi, di procedere all'esame degli emendamenti avendo già acquisito il parere della 5ª Commissione.

Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione:

TITOLO I

PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA

Art. 1.

1. I servizi di trasporto merci di linea, di cui all'articolo 1, lettera b), della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, esercitati, nel periodo dal 1° gennaio 1975, alla data di entrata in vigore della presente legge, da società del Gruppo Finmare, per i quali è riconosciuta l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione e la loro indispensabilità per l'economia nazionale, sono oggetto di un programma di ristrutturazione e di sostegno finanziario da parte dello Stato.

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

3. Il Ministro della marina mercantile, d'intesa con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del

lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, riferisce annualmente al Parlamento sullo stato di attuazione del programma di cui al comma 1.

È approvato.

Art. 2.

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

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

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

4. La concessione del contributo di cui al comma 2, pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento, è subordinata al prezzo di acquisto a livelli medi europei accertato, entro due mesi dall'ordinazione di ciascuna nave, da una apposita Commissione interministeriale, nominata dal Ministro della marina mercantile e composta da sei membri in rappresentanza dei Ministeri della marina mercantile, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali. Il Presidente della Commissione è designato, tra i suoi componenti, dal Ministro della marina mercantile ed il suo voto prevale in caso di pa-

rità. La Commissione si avvale del giudizio di congruità espresso dal Ministero della marina mercantile, nonchè, se del caso, di perizie tecniche da parte di esperti nazionali o stranieri.

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

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

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

È approvato.

Art. 3.

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

2. Agli appartenenti alle qualifiche per le quali sono previste esuberanze di personale, che abbiano compiuto 55 anni di età se uomini e 50 se donne ed abbiano maturato i requisiti di contribuzione per la pensione di vecchiaia, è data facoltà di presentare domanda irrevocabile di pensionamento anticipato. Al maturare delle esuberanze in relazione all'attuazione del programma di cui al comma 1, le società ne danno di volta in volta comunicazione ai lavoratori in possesso dei predetti requisiti i quali, entro 60

giorni dalla ricezione della comunicazione, possono presentare la domanda. A tali lavoratori non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 54.

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

4. Nel caso in cui le domande di pensionamento anticipato risultino inferiori alle esuberanze di personale di cui al predetto programma, la società interessata individua il personale che, in possesso dei requisiti previsti dal comma 2, deve essere collocato in pensionamento anticipato, seguendo il criterio della maggiore età e fino al raggiungimento dei limiti numerici indicati nel programma medesimo.

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

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

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

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

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

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

È approvato.

Art. 4.

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

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

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

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

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

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

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

È approvato.

Art. 5.

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

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

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

È approvato.

Art. 6.

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

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

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

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

5. Per le finalità di cui al presente articolo, è autorizzata, per il biennio 1987-88, la spesa complessiva di lire 14 miliardi ripartita in ragione di lire 7 miliardi per ciascun anno.

È approvato.

Art. 7.

1. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è autorizzato a concedere un contributo straordinario, nel limite complessivo di 238 miliardi di lire, ripartito in ragione di 98 miliardi di lire per l'anno 1986, 71 miliardi di

lire per l'anno 1987 e 69 miliardi di lire per l'anno 1988, alle imprese armatoriali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, effettuino:

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

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

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

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

4. Per le imprese armatoriali di cui al comma 1, lettera a), la misura del contributo è così calcolata:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. La vendita all'estero dell'unità per la quale sono stati concessi i contributi di cui al presente articolo, intervenuta prima del 31 dicembre 1990, comporta la decadenza dal beneficio e l'obbligo della restituzione delle somme percepite, maggiorate degli interessi da calcolarsi nella misura del tasso ufficiale di sconto.

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

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

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Allo scopo di favorire l'occupazione, il rinnovamento e lo sviluppo dell'armamento nazionale è costituito un fondo di dotazione di 238 miliardi, utilizzabili per la concessione di mutui a tasso agevolato, pari al 50 per cento del tasso di sconto vigente e *pro tempore*, di durata non superiore agli 8 anni con moratoria di 3 anni.

2. Tale fondo deve essere finalizzato al superamento di stati di crisi di aziende armatoriali, che svolgono un ruolo nel trasporto via mare di merci, sia di linea che di massa e passeggeri, con navi di proprietà, ritenute dal Ministero della marina mercantile di rilevante interesse per l'economia nazionale.

3. Le aziende che intendono usufruire del fondo di cui sopra, dovranno dimostrare il loro stato di crisi e presentare un piano particolareggiato di ristrutturazione delle loro attività che assicuri nel medio periodo il risanamento dell'azienda medesima.

4. Il piano dovrà essere approvato dal Ministero della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del lavoro.

5. Le aziende dovranno annualmente documentare ai Ministeri di cui al comma 4 lo stato di attuazione delle misure previste nel piano approvato, apportando gli opportuni aggiustamenti che dovranno essere approvati dai ministri competenti.

6. Le aziende che beneficieranno del fondo dovranno presentare annualmente e per la durata del finanziamento al Ministro della marina mercantile il bilancio approvato dagli organi statuari e certificato a norma di legge da una società di certificazione.

7. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, con proprio decreto erogherà il finanziamento a tasso agevolato, nell'importo ritenuto idoneo al superamento delle difficoltà dell'azienda.

8. Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro, sono emanate, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, le norme di attuazione del presente articolo».

7.6 BISSO, ANGELIN, LOTTI Maurizio,
LIBERTINI, VISCONTI, RASIMELLI,
GIUSTINELLI, GRECO

Al comma 1, sostituire le parole: «238 miliardi di lire, ripartite in ragione di 98 miliardi di lire per l'anno 1986, 71 miliardi di lire per l'anno 1987» con le altre: «249 miliar-

di di lire, ripartite in ragione di 103 miliardi di lire per l'anno 1986, 77 miliardi di lire per l'anno 1987».

7.7 BASTIANINI

Al comma 1, sostituire le parole: «71 miliardi di lire per l'anno 1987 e 69 miliardi di lire per l'anno 1988» con le altre: «62 miliardi di lire per l'anno 1987 e 78 miliardi di lire per l'anno 1988».

7.5 IL GOVERNO

Al comma 1, sostituire la lettera a) con la seguente:

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

7.10 PACINI

Al comma 1, sostituire la lettera b), con la seguente:

«b) collegamenti internazionali con navi o galleggianti costruiti in Italia o con i paesi della CEE, iscritte in matricole nazionali, di stazza lorda non inferiore a 4.000 tonnellate e di età non superiore a cinque anni, mediante servizi regolari di linea o trasporto di merci secche alla rinfusa».

7.11 PACINI

Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

«c) servizi di trasporto passeggeri e/o automezzi di linea per il collegamento con le isole minori con navi di stazza lorda inferiore a 2.500 tonnellate».

7.8 BASTIANINI

Al comma 4, dopo le parole: «la misura del contributo», inserire le altre: «da concedersi per ciascuno dei periodi di cui al comma 2».

7.1 IL RELATORE

Al comma 4, sostituire la lettera d) con la seguente:

«d) lire 15.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi di stazza lorda superiore a 10.000 tonnellate, adibite al trasporto di merci secche alla rinfusa, e di età superiore a 12 anni, immatricolate successivamente al 1° novembre 1981».

7.12

PACINI

Al comma 6, dopo le parole: «il contributo di cui al comma 4», inserire le altre: «da concedersi per ciascuno dei periodi di cui al comma 2».

7.2

IL RELATORE

Al comma 6, dopo le parole: «tonnellate di stazza lorda», inserire l'altra: «compensata».

7.3

IL RELATORE

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«... Per le imprese armatoriali di cui al comma 1, lettera c), la misura del contributo è così calcolata: lire 10.000.000 per ciascuno degli anni 1986 e 1987 per ogni marittimo imbarcato, da ragguagliare all'effettivo periodo di armamento».

7.9

BASTIANINI

Al comma 8, sostituire le parole: «di importo superiore», con le altre: «di importo non inferiore».

7.4

IL RELATORE

Invito i presentatori ad illustrarli.

* BISSO. Signor Presidente, signor Ministro, gli aspetti, le argomentazioni, i motivi che hanno indotto il nostro Gruppo ad assumere su questo specifico articolo una posizione diversa da quella espressa dal testo proposto credo di averli abbondantemente illustrati nel corso della discussione generale, per cui non reputo utile tornarci sopra. Voglio solamente dire che l'emendamento che noi pre-

sentiamo è certamente alternativo all'articolo 7, per tre ordini di motivi. In primo luogo, per il meccanismo di erogazione dei contributi che esso indica; in secondo luogo, per le finalità chiare che qui vengono indicate per quanto riguarda l'impiego dei contributi stessi; infine (e per noi questo è un aspetto che ha una sua rilevanza) per quanto riguarda anche gli elementi di possibile controllo per verificare la rispondenza dell'impiego delle risorse alle finalità per cui queste sarebbero state erogate. Questa è la sostanza delle nostre proposte, da cui si evince il carattere alternativo rispetto all'articolo così come si presenta nella legge.

Aggiungo ancora due rapide considerazioni e concludo. Noi siamo stati spinti ad assumere questo atteggiamento per un motivo molto semplice ed ovvio, che non sto ad illustrare ma che credo di poter rendere esplicito con pochissime parole. Credo di dire cosa a tutti nota se affermo che ad uguale investimento non sempre risponde uguale risultato, cioè non basta investire una cifra per pensare di ottenere determinati risultati, nel caso specifico quelli che sarebbero richiesti dalle esigenze proprie della nostra flotta. Noi avremo una erogazione di fondi quale quella prevista dalla legge che darà risultati, a parità di erogazione, profondamente diversi da quelli che si otterrebbero qualora fosse stato adottato o venisse adottato il meccanismo da noi proposto: questa è una prima considerazione.

L'altro aspetto che mi preme sottolineare è che, nel definire questo emendamento, noi siamo partiti da una ispirazione più profonda, direi di più ampio respiro, che guarda veramente innanzi verso alcuni appuntamenti per i quali occorre cominciare a muoversi, se non vogliamo arrivare con enorme ritardo e con conseguenze devastanti, ed uso questo aggettivo non a caso. Cosa voglio dire? Voglio dire che nel definire questo emendamento abbiamo avuto presente, ad esempio, come nel 1992 noi saremo di fronte ad un fatto di grande importanza, poichè quell'anno si qualificherà come l'anno dell'unificazione del mercato del trasporto europeo. Abbiamo pochi anni dinnanzi per prepararci a quell'appuntamento e per far fronte alle necessi-

tà che esso ci impone. Infatti, l'unificazione del mercato del trasporto europeo pone il problema della liberalizzazione in questo mercato di tutti i mezzi di trasporto e di tutte le forme attraverso le quali il trasporto si esplica, via mare, gomma, ferrovia, nonché per via aerea.

In quel momento andremo alla caduta di una serie di norme di legge che, tutto sommato, oggi tutelano certe riserve di carico: penso, ad esempio, al cabotaggio. Ma dal momento che questo processo di unificazione, che comporta la liberalizzazione, apre dei problemi, allora la questione che dobbiamo porci adesso, non fra cinque anni ma oggi per essere pronti fra cinque anni, è la seguente: qual è la condizione per poter stare sul mercato, con queste quote e possibilmente accrescendole, nel momento in cui la concorrenza fra le diverse forme di trasporto sarà molto più accentuata, dato che non vi sarà più barriera alcuna che difenda certe quote di traffico? Credo che l'unico modo per poter stare sul mercato e accrescere la nostra presenza e il nostro ruolo in un mercato unificato sarà quello di prepararci per essere pronti a questo appuntamento. In altre parole, sarà decisivo il livello di capacità competitiva di ogni forma di trasporto. Se giungeremo a quell'appuntamento con le ferrovie attuali, con un trasporto su gomma qual è quello attuale, con un trasporto via mare che dimostra che stiamo in presenza di una flotta inadeguata e insufficiente per quantità, qualità, capacità competitiva, tipologia e vetustà, saremo in una situazione in cui le capacità da parte delle aziende estere di penetrazione sul mercato italiano saranno tali da provocare dei veri e propri sconvolgimenti.

Qualcuno può dire che io guardo troppo in avanti, mentre ritengo che siamo appena in tempo utile per poter predisporre ciò che è necessario per affrontare il momento dell'impatto con il mercato del trasporto europeo. Con l'emendamento 7.6 abbiamo previsto un insieme piuttosto notevole di risorse affinché producano sull'economia effetti diversi da quelli stabiliti (potrei già elencare gli effetti che si realizzeranno, se si erogherà in quel modo quella massa di miliardi). Ci siamo

mossi, nel presentare tale emendamento, in una visione che guarda l'interesse del trasporto in Italia, non svincolato ma fortemente saldato con l'interesse più generale della società. Per questo invito l'Assemblea a votare l'emendamento. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Stante l'assenza del senatore Bastianini, dichiaro decaduti gli emendamenti 7.7, 7.8 e 7.9 da lui presentati.

Invito il rappresentante del Governo ad illustrare l'emendamento 7.5.

DEGAN, ministro della marina mercantile. L'emendamento 7.5 è una semplice rimodulazione che si rende necessaria a seguito di emendamenti connessi in qualche modo ad esso: si tratta della rimodulazione della copertura dell'articolo 7 e si connette all'emendamento 22.1.

PRESIDENTE. A me sembra che l'emendamento che lei cita si riferisca alla copertura dell'articolo 7.

DEGAN, ministro della marina mercantile. Esattamente. L'emendamento 7.5 si rende necessario in connessione con l'emendamento 22.1 che rimodula la copertura globale.

PRESIDENTE. Stante l'assenza del presentatore senatore Pacini, gli emendamenti 7.10, 7.11 e 7.12 dovrebbero intendersi decaduti.

* **PATRIARCA, relatore.** Signor Presidente, faccio mio l'emendamento 7.10, presentato dal senatore Pacini. In sostanza si tratta di aggiungere al testo solamente le parole «o galleggianti».

Indubbiamente, nel formulare l'articolo 7 non si era tenuto conto di quest'altro aspetto importante, che negli ultimi tempi ha avuto uno sviluppo notevole anche in rapporto alle ricerche energetiche effettuate nei nostri mari. Anche da parte dei nostri cantieri si è dato luogo alla costruzione di grosse unità galleggianti che operano in settori all'avanguardia. Poiché uno dei principi ispiratori del provvedimento è stato il privilegio dell'armamento speciale, si ritiene opportuno

inserire esplicitamente la previsione dei galleggianti, che poteva già essere contenuta nella formulazione iniziale dell'articolo. In tal modo ribadiamo la volontà di andare incontro ad alcuni settori nuovi dell'industria armatoriale. Per questi motivi ritengo che l'emendamento debba essere sostenuto e ne raccomando all'Assemblea l'approvazione.

Per quanto riguarda gli emendamenti da me presentati, la modifica di cui all'emendamento 7.1 è di carattere meramente tecnico, tesa ad evitare eventuali contenziosi. In effetti, poichè il contributo è di durata biennale, la dizione generica poteva indurre in errore, per cui la specificazione «da concedersi per ciascuno dei periodi di cui al comma 2» serve ad evitare contenziosi nella corresponsione del contributo stesso. La stessa ragione mi ha indotto a presentare l'emendamento 7.2.

Per quanto riguarda l'emendamento 7.3, si è inteso inserire la parola «compensata» perchè in tutto l'articolo si fa riferimento non alla stazza lorda ma alla stazza lorda compensata, atteso che — come certamente sarà noto in modo particolare a chi segue questa problematica — la stazza lorda compensata serve come parametro di valutazione specifico per mettere in risalto il contenuto tecnologico del vettore. Pertanto la specificazione «compensata» risponde meglio alla valutazione che abbiamo voluto dare a questo nuovo naviglio, specificamente attrezzato per tipi di trasporto moderni.

Anche l'emendamento 7.4 comporta una modifica di carattere tecnico, ovvero la sostituzione delle parole «di importo superiore» con le parole «di importo non inferiore». Si vuole evitare che i lavori di quattro miliardi non rientrino nella previsione della norma che indica il limite superiore ai quattro miliardi stessi; in questo modo tali lavori rientrano nel contributo e con questa precisazione noi abbiamo evitato di incorrere in tale equivoco.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti 7.6 e 7.5.

* **PATRIARCA, relatore.** Signor Presidente, in ordine all'emendamento 7.6 il parere è con-

trario, pur apprezzando le motivazioni che il senatore Bisso ha addotto in questa sede relativamente all'esigenza che il Governo ed il Parlamento si attrezzino in ordine ai nuovi impegni che investono il settore e alle nuove scadenze che sono annunciate sia in sede comunitaria sia per effetto della necessità in modo particolare di pervenire alla difesa di bandiera, ma anche ad un tipo di organizzazione e di presenza nuova nel settore dell'armamento. So che il ministro Degan ha intenzione di approntare un disegno di legge organico sulla materia e oltre tutto tale intenzione è stata resa ancora più urgente per effetto del dibattito che si è svolto attorno a questo provvedimento. Mi pare che in quella sede le considerazioni del senatore Bisso possano trovare facilmente accesso.

Per quanto riguarda l'emendamento nel suo complesso, riteniamo che esso assolutamente non risolva le preoccupazioni di carattere congiunturale che attraverso una complessa elaborazione hanno dato luogo a questo emendamento, il quale vuole significare un momento di attenzione e di sostegno in una situazione di crisi paurosa dell'armamento italiano che ha portato a quote di disarmo eccezionali. Noi abbiamo finalizzato questo contributo in modo particolare all'occupazione dei marittimi e al rinnovo del naviglio. Ci siamo attardati anche nella determinazione specifica di diversificazione dei contributi relativa all'età della nave perchè abbiamo voluto privilegiare uno degli elementi portanti, quello del rinnovo, insieme a quello dell'introduzione di nuove tecnologie. Infatti abbiamo assegnato contributi più significativi a quell'armamento che negli ultimi cinque anni ha proceduto ad un rinnovo di carattere totale e abbiamo ritenuto che questi siano gli elementi portanti anche in quella vasta riforma che certamente il Ministro della marina mercantile presto porterà ad elaborazione e farà conoscere al Parlamento.

Per quanto riguarda l'emendamento 7.5 del Governo, il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*.
Mi associo al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.6.

SPANO ROBERTO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SPANO ROBERTO. Signor Presidente, intervengo perchè non rimanga una situazione di ombra e di equivoco rispetto alla divisione che si registra nel voto in merito a questa proposta dei colleghi comunisti.

Condivido lo spirito di tale proposta come un'ipotesi di lavoro che va approfondita, affinata ed organizzata seriamente ai fini di un provvedimento che non sia, come l'attuale, prevalentemente di tipo congiunturale — poichè di questo si tratta — ma per il rilancio di una politica complessiva nei confronti dell'armamento.

Non vi è dubbio che allora l'ipotesi di lavoro — su cui, ovviamente, occorrerà riflettere per il tempo necessario alle verifiche opportune — di uno strumento come il fondo di dotazione — strumento che si è sperimentato in altri settori — potrebbe essere qualificante; è comunque una proposta che potrebbe dare respiro ad un meccanismo incentivante di sostegno finanziario alle imprese armatoriali.

Però la mia obiezione — pertanto voterò contro questo emendamento presentato dai senatori comunisti — è concreta. Non vi sono, infatti, le condizioni in questo provvedimento — nè vi sono state nel dibattito che si è svolto in Commissione, tant'è vero che la proposta è pervenuta due settimane fa, quando eravamo già in sede di discussione in Aula — per poter varare la norma proposta con l'emendamento 7.6 in questa sede.

Non ho, invece, nulla in contrario a riprendere la riflessione sulla materia, subito dopo l'approvazione di questo provvedimento, ricolligandomi a quanto auspicava lo stesso relatore, vale a dire che si ripensi, insieme al Governo, in termini di maggiore respiro e di prospettiva ad una politica organica di rilancio del settore marittimo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 7.6, presentato dal senatore Bisso e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.5, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.10, fatto proprio dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.1, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.3, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.4, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 7 inserire il seguente:

«Art. ...

1. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è autorizzato a concedere un contributo straordinario,

nel limite complessivo di 30 miliardi di lire, alle imprese armatoriali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, effettuano trasporto merci, con proprie navi del tipo da carico secco, da e per l'area mediterranea, e che siano iscritte, alla data del 30 settembre 1986, nelle matricole delle navi maggiori dei compartimenti marittimi del Mezzogiorno e che abbiano un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a 2.499,99 e, comunque, non inferiore a 1.200 tonnellate di stazza lorda compensata.

2. La misura del contributo è così calcolata:

a) lire 150.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi da 1.200 a 1.600 tonnellate di stazza lorda compensata;

b) lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata per le navi superiori a 1.600 tonnellate di stazza lorda compensata.

3. Per la determinazione della stazza lorda compensata si tiene conto dei criteri fissati dal decreto del Ministro della marina mercantile 22 marzo 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 155 del 3 luglio 1985.

4. Sono escluse dai contributi le imprese armatoriali beneficiarie dei contributi dello Stato ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, e della legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni.

5. I contributi di cui sopra sono erogati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

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

7. Le imprese beneficiarie dei contributi di cui al presente articolo, all'atto della erogazione del contributo devono dimostrare di continuare ad esercitare l'attività armatoriale e che le navi siano con classe Registro Italiano Navale regolarmente mantenuta».

7.0.1 CONDORELLI, COSTA, JERVOLINO
RUSSO, PAGANI Maurizio

Invito i presentatori ad illustrarlo.

CONDORELLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'emendamento presentato mira ad agevolare le piccole imprese armatoriali private. Il naviglio minore del tipo da carico secco, che rientra proprio in questo genere di naviglio, fino a 2.500 tonnellate è costituito da circa 100 navi ed è gestito da piccole imprese familiari (circa 100). È un naviglio che svolge un'attività di navigazione prevalentemente nell'area mediterranea ed africana ed è uno strumento veramente fondamentale per l'*export* dei porti minori italiani, nonché per le relazioni commerciali con tutti i paesi mediterranei.

Il naviglio minore italiano interessa soprattutto l'economia del Mezzogiorno e dà lavoro a circa 3.000 marittimi. Inoltre, l'indotto creato dal settore è di circa 2.000 unità. Vi sono intere città, soprattutto nella costiera campana, che vivono esclusivamente di questa attività.

Ora, il settore del naviglio minore è in crisi soprattutto per due motivi: in primo luogo per la crisi politica ed economica dei paesi dell'OPEC; in secondo luogo per gli eventi bellici riguardanti l'area mediterranea.

Per queste ragioni, di fatto sono molto ridotte o addirittura annullate le correnti di traffico e le quantità di merci trasportate nel Mediterraneo dal naviglio minore.

Pertanto, con l'emendamento proposto intendiamo dare un contributo straordinario *una tantum* a questo comparto armatoriale al fine di superare la crisi veramente dolorosa che colpisce i piccoli imprenditori del settore e, quindi, in modo particolare, il Mezzogiorno d'Italia. Questo contributo straordinario presenta poi anche altri aspetti molto importanti: la salvaguardia di un settore strategico nelle relazioni commerciali con i paesi del Mediterraneo; la creazione delle premesse per una nuova e diversa politica economica verso il settore, in particolare per sviluppare le basi di una ristrutturazione e di un rinnovamento del naviglio minore; la salvaguardia delle forze imprenditoriali che nel 1990 dovranno confrontarsi con tutte le marine della CEE nei traffici di cabotage.

gio; infine, il contenimento del già troppo sensibile disavanzo nella bilancia degli scali marittimi.

Proprio per questi motivi chiediamo che l'emendamento 7.0.1 venga accolto favorevolmente dall'Assemblea e dal Governo. (*Applausi dal centro*).

RASTRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* RASTRELLI. Signor Presidente, prendo la parola per chiarire la posizione di piena adesione all'emendamento presentato dal senatore Condorelli e da altri senatori, senatori che avevamo personalmente attivato affinché si provvedesse a sanare un vizio di fondo del provvedimento legislativo in esame.

Nel momento in cui si sovvenzionava la flotta pubblica di Stato e si davano altri contributi alle grandi concentrazioni armatoriali private, non si potevano abbandonare alla loro sorte i piccoli armatori che esercitano il cabotaggio lungo le coste italiane e mediterranee, coloro che, con un'economia privatistica di bassa scala, hanno garantito per tanto tempo motivi di sopravvivenza a nuclei familiari e ad interi comparti — come diceva il senatore Condorelli — del mondo campano e pugliese.

Siamo lieti che sia stato presentato l'emendamento 7.0.1, anche se esso non ci soddisfa dal punto di vista tecnico perchè avremmo preferito che, in luogo del parametro «stazza lorda compensata», si fosse preso a base di valutazione per un contributo il numero di miglia effettivamente navigate in un certo periodo di tempo, ricalcando quel principio che già la legge Benni del 1932 aveva posto in essere per il salvataggio dell'armatoria privata minore. Il Governo ed il Parlamento preferiscono viceversa il nuovo parametro che, essendo di natura generale, riguarda la stazza lorda compensata e non tiene conto dell'effettivo sviluppo in miglia marine dell'esercizio di attività. Comunque, comprendendo che non è possibile modificare tale criterio e, nello stesso momento, avendo in animo di agevolare queste categorie benemerite, esprimiamo il nostro voto

favorevole pur se l'emendamento non soddisfa pienamente la nostra impostazione.

LIPPI. Domando ni parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIPPI. Signor Presidente, il Gruppo comunista esprime parere contrario all'emendamento 7.0.1 per diverse motivazioni — alcune delle quali già illustrate dal senatore Bisso — anche se molte delle considerazioni proposte dal senatore Condorelli sono condivisibili rispetto alla situazione della piccola impresa armatoriale. Tuttavia non comprendiamo perchè ci si debba limitare soltanto all'intervento per le navi minori dei compartimenti marittimi del Mezzogiorno. Questa è una delle questioni discriminanti che non ci trova consenzienti. Se è vero tutto quello che è stato detto relativamente alla situazione dei traffici nell'area del Mediterraneo, ciò deve trovare, da parte di chi decide l'intervento, comprensione e sostegno per il piccolo armamento nelle dimensioni generali indicate, cioè non solo per i compartimenti del Mezzogiorno bensì per il paese intero; dobbiamo pensare, appunto, anche alla situazione di quelle decine di imprese in difficoltà che non sono collocate soltanto nell'area meridionale del nostro paese.

Proponiamo, pertanto, il ritiro dell'emendamento in esame e contemporaneamente, proprio perchè condividiamo le motivazioni dell'intervento, anche se *una tantum*, nei confronti del piccolo armamento, preannunziamo sin d'ora di essere disponibili a discutere, ed eventualmente ad approvare, l'emendamento, che esamineremo successivamente, proposto dal senatore Patriarca e da altri senatori che va, sì, nello stesso senso di quello al nostro esame, ma con un raggio d'azione complessivo che riguarda tutto il territorio.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

* PATRIARCA, *relatore*. Devo esprimere qualche perplessità relativamente all'emendamento proposto, insieme ad altri, dal sena-

tore Condorelli, ma innanzitutto devo sottolineare l'impegno costante del senatore Condorelli in ordine al gravissimo problema dell'armamento minore che interessa una vasta zona dell'area campana. Indubbiamente il provvedimento in esame, che oltretutto riguardava il settore dell'armamento pubblico e che la Commissione ha voluto estendere anche all'armamento privato, ma solo a quello che aveva delle correlazioni con l'armamento pubblico che si vuole sostenere, aveva trovato una chiusura preventiva in ordine alle varie esigenze che pure emergono dal variegato mondo dell'armamento italiano.

Si deve all'impegno e alla costanza del senatore Condorelli se le ragioni da lui addotte sono state attentamente rivalutate e si è dato luogo all'articolo aggiuntivo che ho presentato insieme ad altri colleghi, il quale tiene conto, eccezionalmente, di questo tipo di armamento che ha vissuto momenti di particolare crisi anche in connessione ad alcuni fatti internazionali verificatisi nell'area del mediterraneo, nella quale detti piccoli armatori hanno operato ed operano.

L'emendamento 7.0.2, che ho presentato, ricalca in un certo senso la linea dell'emendamento del senatore Condorelli, ma obbedisce ad alcune precisazioni. In modo particolare esclude la limitazione delle agevolazioni all'area del Mezzogiorno, anche se, come giustamente ha detto il senatore Condorelli, il 90 per cento dell'armamento minore opera nella realtà del Mezzogiorno. C'è un altro 10 per cento che in alcuni casi, come quello di Viareggio, non può essere lasciato fuori dal provvedimento. Noi abbiamo ritenuto opportuno disporre una formulazione nella quale fossero cancellati questi riferimenti, che pure avevano ed hanno un grande valore. Infatti, intorno a queste iniziative orbitano intere comunità che oggi stanno vivendo momenti di grande apprensione e di grande drammaticità: si tratta di alcuni centri che presentano una economia unidimensionale, cioè vivono esclusivamente su questo settore; quando si verifica una crisi, essa si abbatte sull'intero comparto geografico.

Giunti a questo punto ritengo di invitare — penso lo farà anche il Governo — i presen-

tatori dell'emendamento a ritirarlo e a fare riferimento all'emendamento da noi presentato, che in linea generale riprende tutte le motivazioni e le indicazioni contenute nell'emendamento 7.0.1.

C'è un'altra specificazione nel nostro emendamento, rispetto a quello presentato dal senatore Condorelli e da altri senatori. Il nostro emendamento si riferisce anch'esso esclusivamente al trasporto merci con navi del tipo di carico secco; tuttavia è venuta fuori un'esigenza, anch'essa non eludibile, di un riferimento al trasporto dei prodotti alimentari (mi riferisco al trasporto del vino, dell'olio): c'è una piccola flotta, minuta, che arranca, anche per effetto di alcuni fatti che sono intervenuti in questo settore e che hanno avuto una loro ripercussione sull'emendamento. Per questo motivo abbiamo incluso anche il riferimento al trasporto di carichi liquidi di prodotti agricoli. Anzi, vorrei precisare che nell'emendamento da me presentato abbiamo inserito tale indicazione per questo particolare settore. Abbiamo però stabilito anche alcune limitazioni: poichè la finalizzazione generale del provvedimento era quella del pieno impiego delle navi, viene data l'indicazione dei trecento giorni di armamento, come garanzia che queste navi restino armate per il maggior tempo possibile e, quindi, che non siano disarmate.

Ho detto questo anche per dare una spiegazione del contributo che si intende erogare all'armamento minore.

Perciò nell'invitare il senatore Condorelli a ritirare l'emendamento, lo ringrazio assieme agli altri presentatori, perchè ha saputo esporre ragioni convincenti, su cui c'è stata una larga convergenza, affinchè il Governo e la stessa Commissione rivedessero una precedente posizione di diniego rispetto a queste richieste.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*.
Come ha già preannunciato il senatore Patriarca, vorrei pregare il senatore Condorelli di ritirare l'emendamento onde evitare che il Governo pronunci parere contrario all'emendamento stesso. Vorrei, inoltre, pregare il senatore Condorelli di prendere atto del fatto che le finalità che intendeva perseguire con

il suo emendamento sono specificate, con l'indicazione dei contributi, nell'emendamento 7.0.2, presentato dal senatore Patriarca e da altri senatori.

PRESIDENTE. Senatore Condorelli, lei ha ascoltato l'invito rivolto dal relatore e dal Governo a ritirare l'emendamento. Vorremmo conoscere il suo orientamento in proposito.

CONDORELLI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento che ho presentato insieme ad altri colleghi, ringraziando molto il relatore e l'onorevole Ministro per la sensibilità che hanno dimostrato sul problema.

Ho soltanto la preoccupazione che questa somma non sia sufficiente per ricoprire le esigenze di tutto il naviglio minore italiano, ma sono convinto che, proprio per la notevole sensibilità che il Ministro ha dimostrato, si farà carico di esaminare poi con appositi provvedimenti questo problema che è di grandissima rilevanza non solo per il nostro Mezzogiorno, ma per tutte le imprese impegnate nel settore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 7 inserire il seguente:

«Art. . . .

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

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

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

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

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

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

7.0.2 PATRIARCA, CIMINO, RIGGIO, SEGRETO, DEGOLA, GUSSO, RUFFINO, SELLITI

Invito i presentatori ad illustrarlo.

* **PATRIARCA, relatore.** Signor Presidente, credo di aver già abbondantemente illustrato questo emendamento nel precedente intervento.

Vorrei proporre alcune correzioni formali.

Innanzitutto, al comma 1, alla sesta riga, va sostituita la parola «effettuarono» alle parole «hanno effettuato», per una questione di correttezza ortografica.

Si dovrebbe poi aggiungere al comma 1, dopo le parole «liquido di prodotti», la parola «esclusivamente»: dico questo per evitare che i soliti furbi — quando si tratta di contributi, purtroppo scopriamo sempre che in Italia ci sono i soliti furbi — possano inserirsi in questo allargamento per sfruttare una situazione particolare. Mi spiego: poichè tra i liquidi trasportati ci sono anche le cisterne che trasportano acqua, che sono assistite da un apposito contributo sia di carattere nazionale che di carattere regionale, può accadere che questi furbi si servano delle stesse cisterne per trasportare in un periodo l'acqua e in un altro periodo il vino. In questo modo

logicamente verrebbero ad essere avvantaggiati due volte rispetto ad analogo armamento addetto esclusivamente al trasporto di questi prodotti alimentari.

Al quarto comma poi si dice che «si applicano le disposizioni contenute nei commi 8, 9, 10, 11, 12 e 13 del precedente articolo 7», per contenere l'emendamento in quelle limitazioni ipotizzate dal Governo in ordine a tutto l'articolo 7. Quindi, queste limitazioni le abbiamo volute riferire anche a questo emendamento che diventa un articolo aggiuntivo. Vorremmo però iniziare, anziché dal riferimento al comma 8, dal riferimento al comma 3 che è quello relativo al completamento dei 300 giorni qualora la nave venga messa in esercizio nel corso del biennio 1985-86. Poichè questo è stato introdotto per tutto l'articolo 7, c'è la proposta di inserire tra i riferimenti ai commi precedenti il comma terzo anche per il naviglio minore.

LIPPI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIPPI. Signor Presidente, riprendo quanto già annunciato in precedenza per esprimere, anche da parte del Gruppo comunista, la sostanziale adesione all'emendamento presentato dal senatore Patriarca. Anche per noi, infatti, era indispensabile che le agevolazioni previste dal provvedimento fossero estese alle navi mercantili adibite a carico secco della flotta privata, con stazza lorda inferiore alle 2.500 tonnellate, con le garanzie previste dall'emendamento relativamente all'armamento in esercizio nell'ultimo triennio, per almeno 300 giorni, ed alla prima classe RINA.

Credo che occorra ribadire le motivazioni del nostro Gruppo nella analisi abbastanza evidente della situazione preoccupante e drammatica dei traffici nel periodo recente nell'area mediterranea: la nostra flotta minore è afflitta da una notevole crisi, conseguenza di fatti anche di ordine più generale, come la crisi petrolifera e quindi il condizionamento degli acquisti e dei movimenti da parte dei paesi arabi, e ancora le tensioni, purtroppo a volte drammatiche, nella stessa

area mediterranea per altri fattori. Siamo di fronte, in sostanza, alla crisi completa del piccolo armamento.

A seguito della gestione passiva degli esercizi 1985-1986, senza interventi, anche se limitati nel tempo e nella dimensione, senza cioè la possibilità di erogare contributi di sostegno come era nel testo all'origine, parecchie navi dovrebbero essere messe in definitivo disarmo in tempi rapidi.

Volevo soltanto osservare che forse, rispetto alla media dell'utilizzazione corrente delle navi per traffici nell'area mediterranea, la stazza poteva avere parametri diversi. Non abbiamo comunque obiezioni rispetto alla proposta del senatore Patriarca e degli altri colleghi che porta il parametro fino alle 400 tonnellate, anche se effettivamente le dimensioni delle navi oscillano intorno alle classi comprese tra le 1.500 e le 2.500 tonnellate.

Tra l'altro, mi preme anche far notare la ripresa (e questo è anche un auspicio che dipende dalla politica di interventi più generali che il Ministero della marina mercantile vorrà approntare) relativamente al cabotaggio; con queste navi convenzionali anche i traffici dovranno essere soddisfatti sempre più per le isole: questa tendenza è stata dimostrata anche in un recente dibattito, cioè come, rispetto alle condizioni del trasporto su strada, anche i traffici interni si riportino necessariamente all'utilizzo di questo particolare naviglio. C'è stato proprio un convegno sull'utenza portuale il 16 ottobre scorso che ha dimostrato la necessità di tornare a dedicare a questi temi un'attenzione, che purtroppo è mancata nel periodo recente e in quello più lontano nella politica complessiva del Governo, non solo nei confronti del piccolo armamento, certo, ma dell'intero sistema dei traffici e del cabotaggio nell'area mediterranea.

Vorrei anche sottolineare — e concludo — che non c'è alcuna volontà, ovviamente, di indifferenza nei confronti dei problemi, ancora più drammatici, in termini di dimensioni occupazionali e di necessità dell'armamento minore, nell'area del Mezzogiorno. Non ci sembrava però giusto — e questo voglio ribadirlo per il collega Condorelli — anche se le quantità e le percentuali fossero quelle

indicate, cioè preponderanti, che alcuni compartimenti e alcune aree dell'alto Adriatico, come dell'alto Tirreno, i porti minori e questo tipo di armamento fossero esclusi. È vero che la «sostanza» delle risorse finanziarie esigue, non può soddisfare le esigenze e le urgenze di tutto l'armamento minore: si tratterà, quindi, di verificare l'esperienza di questi due esercizi e poi di assicurare la ripresa degli interventi, come ha già ribadito il collega, senatore Bisso, forse con strumenti finanziari più appropriati, sulla base dell'emendamento presentato dal nostro Gruppo che purtroppo non è stato votato dalla maggioranza.

SPANO ROBERTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SPANO ROBERTO. Signor Presidente, voterò a favore dell'emendamento presentato dal senatore Patriarca e da altri senatori. A questo ci siamo convinti subendo un po' una contraddizione che era nell'originale impostazione che abbiamo cercato di dare a questa legge, nella ricerca di un punto di equilibrio, nel sostegno finanziario necessario, da parte della collettività, all'armamento pubblico e a quello privato. La contraddizione non sta tanto nelle condizioni oggettive di difficoltà di tutto l'armamento pubblico e privato, di grande tonnellaggio, tecnologicamente più o meno avanzato, e minore, ma nel fatto che, per l'intervento nei riguardi del naviglio minore, si è dovuto abbandonare uno dei criteri di qualificazione rispetto agli interlocutori che era quello dell'anzianità dell'armamento. Questo pone un problema di grande importanza ed urgenza — mi riferisco sempre ad un discorso di prospettiva, ma nei prossimi mesi, nel prossimo anno, non di prospettiva storica per i nostri figli — per cui anche i problemi, le contraddizioni e la qualificazione del naviglio minore vanno affrontati con un respiro e con un'impostazione strategicamente definita. La misura che stiamo approvando non va certo in questa direzione, ma è di carattere congiunturale: sarà una boccata di ossigeno e non illudiamoci che vada oltre questo. Vedo nella proposta del senatore Patriarca e degli altri

collegi il superamento di altri limiti che erano (mi scusi il senatore Condorelli, di cui apprezzo lo spirito costruttivo nell'affrontare il tema) eccessivi perchè tendevano a qualificare l'intervento in aree determinate, mentre questi problemi di difficoltà e di crisi sono generali: infatti, non riguardano solo determinate aree geografiche, riguardano la crisi mediterranea e probabilmente riguardano anche coloro che hanno indirizzato i traffici verso altre aree proprio per la crisi che hanno incontrato nel Mediterraneo.

Queste sono le precisazioni che ho voluto fare per motivare una riflessione e un ripensamento rispetto al nostro convincimento iniziale di non consenso rispetto all'emendamento che era stato presentato nella precedente seduta.

RASTRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* RASTRELLI. Signor Presidente, non ripeterò quello che ho detto prima a proposito dell'emendamento Condorelli perchè nel successivo emendamento Patriarca la materia viene assorbita nel senso che si riproducono sostanzialmente i principi e le provvidenze stabiliti nell'emendamento Condorelli.

Voglio solo portare un contributo. Ritengo di dover proporre, per coerenza, per la logica stessa dell'emendamento, un suggerimento, una correzione, che consiste esattamente in questo: nel primo comma dell'emendamento presentato si dice che il Ministero è autorizzato a concedere contributi nel limite complessivo di 30 miliardi di lire; nel terzo comma dello stesso emendamento si precisa che la misura del contributo è determinata in ragione di lire 120.000 per tonnellata di stazza lorda compensata. Non vorrei che per la quantificazione specifica determinata per ogni tonnellata di stazza, in relazione al numero ancora imprecisato di soggetti beneficiari, la somma dei 30 miliardi stabiliti possa costituire un parametro riduttivo rispetto a questo valore.

Poichè la copertura finanziaria è già assicurata dal quinto comma, nel senso che l'onere è valutato in lire 15 miliardi l'anno per

due anni con variazione nella nota di bilancio in relazione all'assorbimento dei fondi già stanziati per le ferrovie in concessione o in sede di riscatto, ritengo di proporre correttamente all'Assemblea di eliminare le parole «nel limite complessivo di 30 miliardi di lire». Infatti, il tutto è già riportato al comma quinto che prevede la copertura, senza creare disparità possibile di interpretazione tra la quantificazione specifica, precisa, netta, che costituisce un diritto in relazione ad ogni tonnellata di nave in esercizio secondo le modalità ed il *plafond* complessivo di spesa preventivato nel primo comma che ho citato.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ritiene di poter aderire alla proposta del senatore Rastrelli?

* PATRIARCA, *relatore*. Non credo, anzi ritengo che il senatore Rastrelli, dopo aver ascoltato questa mia precisazione, ritirerà la sua proposta. Nel nostro emendamento c'è il richiamo ai commi 3, 8, 9, 10, 11, 12 e 13. Già in precedenza ci eravamo posti questo problema, che nasce anche dalla necessità di contenere entro certe cifre il contributo, non avendo il riferimento specifico del volume complessivo e dettagliato dell'impegno finanziario per le singole navi. Infatti al comma 10 si è stabilito: «I contributi di cui al comma 1 sono erogati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, in rate annuali e in misura proporzionale all'importo previsionale fissato per ciascun anno dalla presente legge. In caso di eccedenza degli importi rispetto al limite complessivo di 238 miliardi di lire» — che vale per tutto il provvedimento — «fissato dal comma 1, i contributi saranno ridotti in misura proporzionale». Questo comma si è reso necessario per l'esigenza di non superare questo tetto, poiché ciò avrebbe vanificato anche le pressioni che sono state fatte dalla stessa Commissione e dal Ministro sul tesoro per reperire le provviste finanziarie necessarie per questo provvedimento. Con questo riferimento anche la contraddizione che poteva essere evidente dal testo dell'emendamento viene a cadere.

Invito pertanto il senatore Rastrelli a ritirare la sua proposta.

RASTRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* RASTRELLI. Signor Presidente, volevo che risultasse chiaro che l'indicazione di 120.000 lire a tonnellata è un semplice principio enunciativo, cui non corrisponde alcuna reale attribuzione. Infatti, proprio in ragione dell'allargamento stabilito in relazione al comparto territoriale (non più soltanto il piccolo cabottaggio meridionale, ma quello di tutta l'Italia) ed in relazione ad altre considerazioni, sembra evidente che i beneficiari di questo importo saranno tanti da non poter determinare quel coefficiente di 120 mila lire che costituisce soltanto un messaggio cui non corrisponderà la realtà. Non vorrei che ci fosse un'illusione alla base di questo discorso: ecco il motivo per cui ho chiesto una precisazione.

D'altra parte il relatore mi dice che non dispone di valutazioni obiettive in questo momento sulle quali articolare con certezza la problematica del riparto. Pertanto si richiama alla norma generale che era logica e valida per il contributo alle grandi aziende armatoriali private o alle grandi concentrazioni: il limite massimo del contributo è stato fissato nei 238 miliardi complessivi. In questo caso, viceversa, non è più l'importo complessivo che avrebbe dovuto determinare la possibilità di contributo, ma la specifica valutazione per ogni tonnellata in ragione dell'esercizio della nave. D'altronde comprendo che i limiti di bilancio sono tali che non consentono altre possibilità; pertanto, per non pregiudicare il varo di questa disposizione, che comunque è parzialmente compensativa degli errori precedentemente commessi, ritiro la mia proposta augurandomi che il Ministro riesca a ripartire l'importo in modo che questa piccola ricchezza non diventi assoluta povertà.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Desidero suggerire al senatore Patriarca di voler aggiungere il richiamo anche al comma 14 dell'articolo 7: credo che si tratti solo di una dimenticanza. Per quanto riguarda le preoccupazioni espresse dal senatore Rastrelli, prego di voler tener presente che c'è anche la preoccupazione di avere la certezza di quanto si viene a caricare il bilancio dello Stato a seguito della formulazione e dell'approvazione di questo emendamento.

PATRIARCA, *relatore*. Aderisco senz'altro all'invito del Ministro.

RUFFINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUFFINO. Signor Presidente, se il senatore Patriarca e gli altri colleghi presentatori dell'emendamento — tra cui figuro anch'io — me lo consentono, vorrei suggerire una modifica di carattere puramente formale a questo testo.

Là dove si dice: «...hanno effettuato trasporto merci, con proprie navi del tipo di carico secco, o liquido di prodotti agricoli...» eccetera, proporrei la seguente formulazione: «...hanno effettuato trasporto merci, con proprie navi del tipo da carico secco o liquido, di prodotti esclusivamente agricoli». Qui metterei un punto e aggiungerei: «Il contributo è riservato alle navi aventi un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a...» eccetera. Credo che la dizione sia migliore e non crei problemi.

PRESIDENTE. Senatore Patriarca, ha sentito la proposta del senatore Ruffino?

PATRIARCA, *relatore*. Sì, signor Presidente; sono favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 7.0.2, presentato dal senatore Patriarca e da altri senatori, con le modifiche accettate dai presentatori.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi:

Art. 8.

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

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

È approvato.

Art. 9.

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

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 10:

TITOLO II

SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI DI COLLEGAMENTO CON LE ISOLE MAGGIORI E MINORI

Art. 10.

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

servizi a partire dal 1° gennaio 1985 e debbono indicare:

- a) l'elenco delle linee da svolgere;
- b) la frequenza di ogni singola linea;
- c) i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea;

d) la sovvenzione, che deve essere determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese di esercizio, dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari effettivamente sostenuti.

2. Entro il 30 novembre di ciascun anno le società trasmettono ai Ministeri della marina mercantile, delle partecipazioni statali e del tesoro le previsioni economico-finanziarie per l'anno successivo, con la specificazione dei fabbisogni finanziari delle società stesse e con l'indicazione delle relative modalità di copertura, con specifico riferimento al ricorso al mercato finanziario.

3. Sulla base delle indicazioni fornite dalle suddette previsioni e delle risultanze degli accertamenti in merito svolti entro il 30 gennaio di ciascun anno da una apposita Commissione interministeriale composta dai rappresentanti dei Ministeri di cui al comma 2, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, determina con appositi decreti, da emanare entro il 1° marzo di ogni anno, i fabbisogni previsionali di sovvenzione relativi all'anno in corso.

4. Le sovvenzioni previsionali sono corrisposte in rate mensili posticipate.

5. Entro il 30 giugno di ciascun anno si fa luogo alla revisione della sovvenzione corrisposta per l'anno precedente al fine di conseguire l'equilibrio economico della gestione del relativo esercizio.

6. A tal fine le società sono tenute a comunicare, entro il 31 marzo di ciascun anno, al Ministero della marina mercantile le variazioni verificatesi nelle singole componenti economiche della gestione e l'ammontare della nuova sovvenzione spettante.

7. Una Commissione composta da rappresentanti dei Ministeri della marina mer-

cantile, del tesoro e delle partecipazioni statali accerta le variazioni intervenute ai fini dell'emanazione di apposito decreto interministeriale di revisione della sovvenzione.

8. Con la revisione annuale si provvederà anche al riconoscimento definitivo degli oneri finanziari effettivamente sostenuti ed esposti nei bilanci sociali approvati a termine di legge purchè derivanti dai fabbisogni finanziari connessi ai servizi esercitati e previo accertamento del reale andamento dei flussi finanziari.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo con il seguente:

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

- a) l'elenco delle linee da svolgere;
- b) la frequenza di ogni singola linea;
- c) i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea;
- d) la sovvenzione di equilibrio, rappresentata dalla differenza tra i proventi del traffico e il costo del servizio, determinato con riferimento a parametri medi obiettivi, ivi compresa una adeguata remunerazione del capitale investito.

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

3. La sovvenzione di equilibrio è determinata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle partecipazioni statali e del tesoro, sentita la Commissione interministeriale indicata nel

comma 2, con riferimento ai proventi e ai costi dell'anno precedente.

4. Le convenzioni di cui al comma 1 indicano i parametri che devono essere presi in esame ai fini del calcolo della sovvenzione, le procedure e i tempi di liquidazione, la corresponsione di interessi commisurati secondo il tasso di riferimento determinato dal Ministero del tesoro per l'eventuale ritardo della erogazione. In mancanza della convenzione, la sovvenzione è determinata sulla base dei parametri di comune esperienza.

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

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

7. Al fine di consentire il graduale riequilibrio economico delle società incaricate della gestione dei servizi, le convenzioni possono prevedere per i primi anni di esercizio una sovvenzione aggiuntiva in misura decrescente commisurata alle differenze tra il costo effettivo del servizio sostenuto dalle società e la sovvenzione determinata con i criteri indicati al comma 1, in misura comunque non superiore al cinquanta per cento di tale differenza».

10.1

IL GOVERNO

All'emendamento 10.1, sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Le convenzioni di cui al comma 1 indicano i parametri che devono essere presi in

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

10.1/1

IL GOVERNO

All'emendamento 10.1, sostituire il comma 7 con il seguente:

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

10.1/2

IL GOVERNO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«... Per le linee pubbliche che, a parità di condizioni tecniche e tariffarie, vengono effettuate in concorrenza con imprese armatoriali private, non devono prevedersi sovvenzioni specifiche».

10.2

BASTIANINI

Invito i presentatori ad illustrarli.

* DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, su questo argomento ho già avuto modo di parlare in sede di discussione generale. In buona sostanza, recependo il dibattito in Commissione che aveva evidenziato delle perplessità rispetto al testo così come era stato presentato dal Governo e

volendo evitare il rinvio della sostanza delle questioni ad un momento successivo attraverso la costituzione di una commissione, si sono voluti affrontare già in sede legislativa le questioni fondamentali, in particolare quelle di un qualche superamento del sistema del pagamento a piè di lista, allo scopo di pervenire viceversa ad un sistema di parametrizzazione che consenta ai servizi marittimi di aderire progressivamente — così come è indicato attraverso i subemendamenti richiesti dal Ministero del tesoro per maggiore precisazione — ad una gestione corrispon-

dente a parametri obiettivi e tali da assicurare un carattere imprenditoriale più accentuato.

Devo peraltro dare atto alla Finmare che, soprattutto in questi ultimi tempi, lo sforzo è stato positivo.

Con il mio intervento ho illustrato anche i due subemendamenti.

PRESIDENTE. Stante l'assenza del senatore Bastianini, l'emendamento 10.2 si intende decaduto.

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

BISSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **BISSO.** Signor Presidente, se non erro con l'emendamento proposto dal Governo si opera una modificazione di fondo rispetto alla legge nel suo titolo II, perchè si modifica appunto tutto il titolo II.

Viene proposto che con il 1° gennaio 1988 entri in vigore la nuova convenzione e vengano fissate — si dice — le nuove tariffe. Si parla della conduzione imprenditoriale delle aziende e si aggiunge che, in caso di perdita, il ripianamento viene effettuato sulla base dei costi medi; qualora poi l'importo derivante non sia sufficiente, sarà la stessa azienda ad effettuare il ripianamento. Al riguardo, vorrei spendere qualche parola e fare una comune riflessione.

Anzitutto, occorre chiedersi come si fissano i costi medi che finiscono per essere tanto importanti e decisivi.

Vi è poi una seconda questione da tener presente. Nel caso in cui l'importo derivante dalla valutazione dei costi medi non fosse sufficiente, l'azienda deve provvedere a ripianare: ma con che cosa può ripianare? È un mistero. Personalmente non riesco a capirlo.

Tutto questo, a mio avviso, è destinato a creare grosse difficoltà all'azienda; non ad attenuarle quindi ma ad aumentare le difficoltà esistenti.

Inoltre, non si dimentichi che per definire il nuovo regolamento, non ancora pienamente entrato in vigore, sono trascorsi cinque anni; mentre sono stati necessari dodici anni per avere la convenzione.

Nel corso di una discussione, il Ministro mi diceva di assumersi l'impegno di accelerare i tempi. Me lo auguro! Ho risposto al Ministro che, se riuscirà a mantenere l'impegno assunto, gliene darò pubblicamente atto.

Però, stando ai fatti — il divenire lo valuteremo quando si manifesterà pienamente — vi è tutto un retroterra che sconsiglia, anche perchè si è giunti, attraverso un'elaborazione — che qualcuno definirebbe sofferta, secondo me molto travagliata — a conclusioni, per cui si tratterebbe anche di cogliere il risultato del lavoro notevole e assai travagliato che è stato svolto.

Pertanto, se si vuole giungere ad un ripensamento di ordine più generale ai fini di una nuova convenzione, sono d'accordo: lavoriamoci sopra. Intanto però sarebbe, a mio avviso, assai giusto approvare il titolo nella sua formulazione originaria, affermando in tal modo una normativa che può costituire e costituisce per la società un punto di riferimento certo affinché quest'ultima sappia come comportarsi.

Si parla — e mi avvio alla conclusione — di costi medi: ma, come ho già detto, chi li definisce? Sulla base di quali parametri?

Inoltre, occorre considerare un altro aspetto. L'entità del contributo alla società verrà

fissata *a posteriori* e ciò quindi crea difficoltà — è questo il senso poi dell'affermazione che facevo poc'anzi in ordine alle difficoltà — nel senso che non si sa su quale base la stessa società potrà definire la propria politica degli investimenti, non avendo punti fissi ai quali far riferimento anche ai fini della definizione della propria attività e della propria politica. Su questo emendamento pronunciamo il nostro parere contrario; siamo favorevoli al ripristino, e quindi al mantenimento, del testo che la Commissione aveva unitariamente approvato.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

PATRIARCA, relatore. Esprimo parere favorevole ai due subemendamenti 10.1/1 e 10.1/2 e all'emendamento 10.1.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 10.1/1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 10.1/2, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti, nel testo emendato, l'emendamento 10.1 interamente sostitutivo dell'articolo, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 11:

Art. 11.

1. Le società di cui all'articolo 10 formulano annualmente proposte di variazioni tariffarie in sede di trasmissione delle previsioni economico-finanziarie.

2. Con decreti del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, si determineranno i fabbisogni finanziari annuali di sovvenzione, nei quali sono fissate, a partire dal mese successivo

a quello di entrata in vigore dei decreti stessi, le tariffe da applicare, eccetto gli adeguamenti in corso di anno relativamente a quei collegamenti fra scali nazionali che sono oggetto, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, di equiparazione tariffaria con i servizi marittimi gestiti dall'Ente Ferrovie dello Stato.

3. Variazioni tariffarie potranno altresì essere comunicate per l'approvazione durante l'anno allorchè si manifesti l'esigenza di procedere alla modifica delle tariffe in corso da attuarsi con la stessa procedura di cui al precedente comma 2.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Le tariffe del trasporto di passeggeri e merci sui servizi indicati nell'articolo 7, sono determinate con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Commissione interministeriale indicata nell'articolo 10, entro il 31 luglio di ciascun anno.

2. A tal fine le società indicate nell'articolo 7, contestualmente alla presentazione della richiesta di sovvenzioni, formulano le proposte di variazioni tariffarie ritenute necessarie. Sulle proposte esprime il parere la Commissione interministeriale indicata nell'articolo 10, tenuto conto delle eventuali variazioni dell'importo delle sovvenzioni.

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

11.1

IL GOVERNO

All'emendamento 11.1, ai commi 1 e 2, sostituire le parole: «articolo 7» con le altre: «articolo 10».

11.1/1

IL GOVERNO

Invito il Ministro ad illustrarli.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. L'emendamento 11.1 si illustra da sè. L'emendamento 11.1/1 è una precisazione che però sostanzialmente non modifica l'articolo originario.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

SPANO ROBERTO, *f.f. relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti il subemendamento 11.1/1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti, nel testo emendato, l'emendamento 11.1, sostitutivo dell'intero articolo, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 12:

Art. 12.

Il capitale azionario delle società che gestiscono in regime di equilibrio economico i servizi marittimi, ai sensi dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e dell'articolo 1 della legge 19 maggio 1975, n. 169, nonchè delle società esercenti i servizi del Medio ed Alto Adriatico, ai sensi del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42, è remunerato annualmente, dalla data di entrata in vigore della presente legge, con i criteri che saranno determinati in convenzione.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo.

12.1

IL GOVERNO

Invito il Ministro ad illustrarlo.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. È un emendamento di coordinamento, perchè la materia è già stata trattata nell'articolo precedente.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

SPANO ROBERTO, *f.f. relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati sull'articolo 12 altri emendamenti oltre quello soppressivo 12.1, presentato dal Governo, metto ai voti il mantenimento dell'articolo stesso.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 13:

Art. 13.

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

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

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

513^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

5 NOVEMBRE 1986

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

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

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

13.1

IL GOVERNO

All'emendamento 13.1, dopo le parole: «in essere al 1° gennaio 1986» inserire le altre: «ed esercitati dalla Società adriatica di navigazione del gruppo Finmare».

13.1/1

IL GOVERNO

Invito il Ministro ad illustrarli.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Si tratta di tener conto delle difficoltà cui è andata incontro la Società adriatica di navigazione in seguito agli avvenimenti bellici che hanno travagliato e travagliano il Mediterraneo orientale e quindi di prevedere, per il prossimo biennio, una particolare agevolazione che consenta al nostro paese di tenere relazioni in particolare con l'Egitto e con la Grecia, relazioni che altrimenti saremmo costretti ad interrompere per ragioni economiche.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

SPANO ROBERTO, *f.f. relatore*. Il parere del relatore è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti il subemendamento 13.1/1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti, nel testo emendato, l'emendamento 13.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 13 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 14:

Art. 14.

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Alla copertura della spesa per il funzionamento della Commissione di cui al comma 1 si fa fronte con la ritenuta dell'1 per mille di cui all'articolo 19.

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

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

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, sopprimere le parole: «, sulla base delle determinazioni» fino alla fine del comma con le altre: «e seguenti. A tal fine,

entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le società interessate presenteranno al Ministro della marina mercantile formale richiesta di regolazione dei predetti rapporti, correlandola con copia del bilancio relativo all'anno 1985 ed evidenziando i crediti iscritti per ciascun titolo da regolare, nonché quelli iscritti *ex lege* 19 marzo 1983, n. 72, ed *ex* articolo 17 della legge n. 684 del 1974 per l'anno 1982 e seguenti, da escludere».

14.1 BISSO, ANGELIN, LOTTI Maurizio, LIBERTINI, VISCONTI, RASIMELLI, GIUSTINELLI, GRECO

Al comma 1, dopo le parole: «e di quelli iscritti in applicazione dell'articolo 17 della legge n. 684 del 1974 per l'anno 1982» inserire le altre: «e seguenti».

14.3 IL GOVERNO

Sopprimere i commi 2, 3, 4, 5, 6 e 7.

14.2 BISSO, ANGELIN, LOTTI Maurizio, LIBERTINI, VISCONTI, RASIMELLI, GIUSTINELLI, GRECO

Invito i presentatori ad illustrarli.

* BISSO. Mi sembra che l'emendamento 14.1 si illustri da sè e non abbia bisogno di altre motivazioni. Per quanto riguarda l'emendamento 14.2, che propone la soppressione dei commi 2, 3, 4, 5, 6 e 7, esso è consequenziale alla modifica che con l'emendamento 14.1 si propone di apportare. Infatti si propone di sopprimere la commissione e i commi 2, 3 e 4 praticamente definiscono i compiti, la composizione, le funzioni della commissione.

Siccome il presidente dell'8ª Commissione ha dato parere favorevole all'emendamento 14.1, ciò comporta conseguentemente la necessità di sopprimere i commi ai quali fa riferimento l'emendamento 14.2.

DEGAN, *ministro della marina mercantile.* L'emendamento 14.3 è un emendamento tecnico che serve a completare la materia presa in esame dal comma 1 dell'articolo 14.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GUSSO, *f.f. relatore*. Il relatore è contrario all'emendamento 14.1 e conseguentemente all'emendamento 14.2; è favorevole all'emendamento proposto dal Governo.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Il Governo è d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 14.1, presentato dal senatore Bisso e da altri senatori.

Non è approvato.

L'emendamento 14.2, presentato dal senatore Bisso e da altri senatori, è precluso dalla votazione dell'emendamento 14.1.

Metto ai voti l'emendamento 14.3, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 14, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. ...

1. Allo scopo di pervenire ad una nuova organica disciplina dei servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori che, ferma restando la pluralità dei vettori marittimi, consenta la razionalizzazione dell'intervento dello Stato, anche attraverso la riorganizzazione dei soggetti che operano in regime di sovvenzione, il Ministro della marina mercantile entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede con proprio decreto ad istituire una apposita Commissione aven-

te il compito di studiare le possibili soluzioni e formulare proposte in vista della presentazione di un apposito disegno di legge.

2. La Commissione, di cui faranno parte anche rappresentanti della Finmare, delle Regioni interessate nonché delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori marittimi, dovrà concludere i propri lavori entro sei mesi dalla data della sua istituzione».

14.0.1 BISSO, ANGELIN, LOTTI MAURIZIO, LIBERTINI, VISCONTI, RASIMELLI, GIUSTINELLI, GRECO

Invito i presentatori ad illustrarlo.

* BISSO. L'emendamento che avevamo unitariamente approvato anche in Commissione — perchè così lo licenziammo e io non ho fatto altro che riassumerlo e riproporlo — parte da una esigenza, come si dice nel testo dell'emendamento: quella di pervenire ad una organica disciplina dei servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori eccetera, dato il contenzioso che attorno a queste questioni c'è e dura da così lunghi anni.

L'equilibrio si era trovato nella proposta che a suo tempo feci proponendo la istituzione di una commissione — qui viene definita anche la sua formazione — che entro un tempo prestabilito licenziasse una proposta per una soluzione organica di quanto riguarda questa materia.

Ripropongo perciò questa questione.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

GUSSO, *f.f. relatore*. Il mio parere è contrario.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Il parere del Governo è contrario, nel senso che questa materia, dopo il voto favorevole del Senato, è stata legislativamente riassunta nell'articolo 10 precedentemente votato.

Per quanto riguarda l'idea di formare una commissione, ritengo che ciò dovrebbe accadere dopo che si fosse verificata la opportu-

nità di approfondire la tematica. Nel frattempo la normativa dovrà avere una sua applicazione. (*Commenti del senatore Bisso*).

Allo stato dei fatti mi pare che studiare le conseguenze della legge prima ancora della sua applicazione sia contraddittorio.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 14.0.1, presentato dal senatore Bisso e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi:

Art. 15.

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

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

È approvato.

TITOLO III

DISPOSIZIONI VARIE

Art. 16.

1. Nell'articolo 3, secondo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, le parole « nei suc-

cessivi dodici mesi » e « nel termine di trenta mesi » sono sostituite rispettivamente dalle parole « nei successivi diciotto mesi » e « nel termine di trentasei mesi ».

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

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

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

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

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

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

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

È approvato.

Art. 17.

1. Il Ministro della marina mercantile, in deroga agli articoli 316 e seguenti del codice della navigazione, può autorizzare l'armatore ad appaltare ad imprese nazio-

nali o straniere che abbiano un raccomandatario o un rappresentante in Italia, servizi complementari di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera.

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

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

È approvato.

Art. 18.

1. Agli enti previdenziali indicati al primo comma dell'articolo unico della legge 4 giugno 1973, n. 311, sono aggiunte le Casse marittime Adriatica, Meridionale e Tirrena.

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

È approvato.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI E NORME FINANZIARIE

Art. 19.

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

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e per il funzionamento della Commissione di cui all'articolo 10 della presente legge».

19.1

IL GOVERNO

Invito il Ministro ad illustrarlo.

DEGAN, *ministro della marina mercantile.* Questo emendamento fa riferimento all'attività della commissione prevista all'articolo 10: così come è previsto che per il funzionamento della commissione di cui all'articolo 14 si faccia carico alla ritenuta del 2 per mille, si prevede che alla stessa ritenuta si faccia carico anche per il funzionamento dell'altra commissione.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

GUSSO, *f.f. relatore.* Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 19.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 19 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi:

Art. 20.

1. L'ultimo comma dell'articolo 7 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, riguardante la *terminazione in via definitiva della sovvenzione spettante alle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale per l'esercizio 1974, è applicato, per il periodo 1° luglio 1974-30 giugno 1975, anche alle società che hanno cessato i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dei set-*

tori « E » (Medio Adriatico) ed « F » (Alto Adriatico) ai sensi dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, modificato dal decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 944, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 42.

È approvato.

Art. 21.

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

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«... Entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, saranno emanate le norme regolamentari per l'adeguamento del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, alle disposizioni recate dalla presente legge».

21.1.

IL GOVERNO

Invito il Ministro ad illustrarlo.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Siccome c'è da emanare un regolamento in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, e siccome questa legge innova rispetto a quel regolamento, è necessaria un'opera di coordinamento, prevista appunto da questo emendamento.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

GUSSO, *f.f. relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 21.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 21 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 22:

Art. 22.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 240 miliardi per il 1986, a lire 145 miliardi per il 1987 ed a lire 114 miliardi per il 1988, ivi comprese le minori entrate di lire 8 miliardi per ciascuno degli anni 1987 e 1988 di cui all'articolo 8, si provvede:

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

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

c) quanto a lire 142 miliardi per l'anno 1986, a lire 70 miliardi per il 1987 ed a lire 114 miliardi per il 1988, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Industria armatoriale e ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dei servizi postali e commerciali di carattere locale »;

d) quanto a lire 25 miliardi per l'anno 1986 e a lire 75 miliardi per l'anno 1987, mediante corrispondente riduzione dello stan-

ziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, sul capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Modifiche ed integrazioni alla legge 27 luglio 1978, n. 392 (Equo canone) ».

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

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, nell'alinea, sostituire le parole: «a lire 114 miliardi per il 1988» con le altre: «a lire 133 miliardi per il 1988»; sostituire inoltre alla lettera c) le parole: «ed a lire 114 miliardi per il 1988» con le altre: «ed a lire 133 miliardi per il 1988».

22.1

IL GOVERNO

Invito il Ministro ad illustrarlo.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Si tratta della copertura, pertanto l'emendamento si illustra da sè.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

GUSSO, *f.f. relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 22.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 22 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Noi comunisti consideriamo la legge che sta per essere approvata il risultato di una nostra battaglia tenace, lunga e ferma. Vorrei anzi cogliere quest'occasione per ringraziare, perlomeno a nome del Gruppo comunista, il collega e compagno Bisso per l'azione che ha svolto in questa direzione negli ultimi mesi. Infatti, noi siamo convinti che sia necessario, per trarre fuori l'economia marittima italiana da una condizione di emarginazione e di inferiorità grave, un complesso di misure che riguardi i sistemi portuali, i raccordi ferroviari e viari, la politica estera, i negoziati commerciali, ma che parte di queste misure sia un rilancio strategico della flotta.

Non si tratta soltanto di correggere la bilancia dei noli così sfavorevole per il nostro paese, che pure è un grande problema, ma si tratta di dotare l'Italia di una flotta che faccia parte di un sistema di economia marittima assai più avanzato. E, data l'evoluzione dei traffici marittimi, l'introduzione delle «navi giramondo», la trasformazione delle linee di navigazione, almeno per i grandi carichi, in linee pendolari attraverso il mondo, questi compiti non possono essere assolti senza una flotta consistente, moderna e adeguata. Noi riteniamo che la mano pubblica debba in questo campo dire la sua parola. E dunque, un finanziamento che consenta alla Finmare di affacciarsi sui mari con navi moderne ed adeguate, capaci di competere in questa grande lotta che si è aperta intorno alle correnti di traffico, è per noi una necessità fondamentale. Questo spiega perchè dall'opposizione noi abbiamo spinto con grande forza perchè si arrivasse ad una legge così; lo abbiamo fatto quando era ministro il collega Carta che qui vedo, l'abbiamo fatto con il ministro Degan, secondo il ruolo di una opposizione costruttiva che guarda prioritariamente alla soluzione dei grandi problemi del paese.

Per questo il nostro voto di oggi sarebbe favorevole, perchè è una legge che consideriamo figlia della nostra battaglia e della convergenza che si è avuta con altre forze democratiche in questa azione per rilanciare l'Italia sul mare. Ma, con rammarico, non possiamo dare il nostro voto favorevole per-

chè la maggioranza ha inserito in un disegno di legge positivo un elemento gravemente negativo. In sostanza, la maggioranza ha bilanciato lo stanziamento a favore della flotta pubblica, questa operazione strategica di rilancio della flotta pubblica, con una regalia — ma una regalia di diverse centinaia di miliardi — data all'armamento privato. Ora, l'emendamento che abbiamo presentato e che è stato respinto riprova che noi ci poniamo anche i problemi dell'armamento privato: non consideriamo l'armamento privato come qualcosa da ignorare o da emarginare. Infatti, abbiamo proposto l'istituzione di un fondo che consenta di sorreggere l'armamento privato e di farlo uscire dalle sue difficoltà, dandogli una prospettiva in questo quadro di rilancio. Ma, una cosa è avere un fondo che sia finalizzato al rinnovamento della flotta privata, al suo sviluppo ed ammodernamento a condizioni precise, altra cosa è regalare una mancia assai grande, di miliardi, agli armatori privati solo per compensarli del finanziamento dato alla flotta pubblica.

Questa è un'operazione non giusta, indecorosa, è una macchia sulla legge e in ragione di questa macchia il nostro voto, che sarebbe stato favorevole (infatti la legge nella sua impostazione noi la condividiamo, anzi ci consideriamo padri, non da soli, ma insieme ad altri, del provvedimento), non è tale e si trasforma in una posizione di astensione, che significa approvazione della legge nel suo insieme e riprovazione per questo inserimento di una norma che riguarda la flotta privata, non perchè riguarda la flotta privata, ma perchè affronta i problemi di tale flotta in modo inadeguato, sbagliato e indecoroso. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

RUFFINO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUFFINO. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ringrazio il relatore Patriarca per il lavoro impegnato e proficuo e mi limito a una brevissima dichiarazione di voto per esprimere il consenso del

Gruppo della Democrazia cristiana a questo provvedimento nel suo complesso. La legge rappresenta un impegno finanziario rilevante da parte del Governo e la Commissione, con il concorso di tutte le forze politiche, è riuscita a raggiungere un difficile ma necessario equilibrio nella formulazione dell'ipotesi di un sostegno di più largo respiro alla flotta Finmare e di un sostegno di tipo congiunturale anche per l'armamento privato: c'era l'esigenza di non scadere in un intervento di puro assistenzialismo e di apprestare un adeguato sostegno per consentire all'armamento sia pubblico che privato di operare in termini di competitività e di efficienza economica in un settore che riteniamo vitale non solo per l'armamento in sè e per sè, ma per l'intera economia nazionale.

Questi sono gli obiettivi che ci siamo prefissi e il voto dell'Aula e alcuni emendamenti che sono stati approvati in questa sede su proposta dei colleghi parlamentari hanno ulteriormente migliorato, sia pure attraverso il contributo modesto di 30 miliardi per il piccolo armamento privato, il provvedimento e hanno dato un ulteriore sostegno in questa direzione.

Approviamo la legge con convinta adesione per i motivi opposti a quelli per i quali il collega Libertini poco fa, pur attribuendosi la paternità di tutto (è un padre parzialmente illegittimo), poi si asteneva dal voto...

LIBERTINI. Avete messo un uovo marcio nella culla.

RUFFINO. O si è padri e si riconosce intera la paternità o si è padri naturali o illegittimi.

Vorrei sottolineare un ulteriore aspetto, marginale, ma significativo, che riguarda l'articolo 6: si tratta di un ulteriore intervento del Governo che riguarda i sottotenenti di coperta e di macchina che escono dagli istituti nautici e si trovavano in grandi difficoltà sotto il profilo dell'occupazione; essi, in virtù di tale articolo, possono essere assunti in soprannumero sulle navi. Lo Stato dà il contributo di un milione per ogni ufficiale di coperta e di macchina e questo è un aspetto significativo che risolve, in un momento deli-

cato per l'occupazione giovanile, specialmente per i diplomati degli istituti tecnici nautici, un problema particolare.

È una ragione in più, marginale, ripeto, ma significativa che consente al Gruppo della Democrazia cristiana di votare con convinta adesione il provvedimento al nostro esame. (*Applausi dal centro*).

SPANO ROBERTO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SPANO ROBERTO. Signor Presidente, prendo la parola anche perchè ho rinunciato ad intervenire in sede di discussione generale per ragioni di economia e di organizzazione del nostro tempo e per rendere ragione di una mia colpa grave, nella votazione che si è determinata sull'articolo 15...

BISSO. Anche mia.

SPANO ROBERTO. ...proposto dalla Commissione. Infatti, sono incorso per distrazione, nel sussulto della sostituzione dei relatori, nell'inconveniente di non esprimere le ragioni convinte per le quali ritengo un errore la costituzione della società regionale sarda dei servizi minori. Voglio che rimanga agli atti questa dichiarazione: non è colpa di nessuno, se non mia e considero questa una responsabilità non lieve. Quindi preannuncio già ai colleghi che prenderò un'iniziativa fin da domani per un disegno di legge di abrogazione della legge n. 169 del 19 maggio 1975, che prevedeva la costituzione delle società regionali di navigazione. Non ci sono, a mio avviso, ragioni di fondo o motivazioni fondate per poter continuare questa esperienza che è solo una finzione. Si tratta di società a denominazione regionale che sono venute meno all'obiettivo affidato loro dalla legge del 1975, che era quello di coinvolgere i privati precedentemente esercenti i servizi, con una maggioranza del 51 per cento, nella società Tirrenia della Finmare. Il capitale sociale di questa società è costituito al 100 per cento da capitale Finmare: il 51 per cento è della Tirrenia e il 49 per cento è

della Finmare. Alcuni hanno opinioni diverse, legittime: io mi dolgo di non aver fatto valere le mie dapprima in Commissione e poi in Aula. Tuttavia la questione non è chiusa, perchè il provvedimento in esame costituisce una di quelle iniziative che sostanzialmente non affrontano il problema, risolvendolo, ma determinano solo alcuni meccanismi che somigliano molto ai giochi automatici.

Detto questo, si aggiunge un elemento di insoddisfazione alla soddisfazione parziale con la quale, secondo me, dobbiamo considerare il contenuto del provvedimento. Non sono d'accordo con il senatore Libertini e con i colleghi comunisti. Si tratta di un provvedimento difficile perchè si è andati alla ricerca, in una situazione di crisi complessiva dell'armamento italiano, di un punto di equilibrio e di un sostegno finanziario che lo Stato doveva determinare innanzitutto per la ristrutturazione ed il rilancio della flotta pubblica; ma abbiamo voluto perseguire — rivendico anche questa responsabilità nel positivo e nel negativo — la determinazione di un punto di equilibrio e di un sostegno finanziario per la flotta privata. Naturalmente tutti abbiamo dovuto fare i conti — maggioranza ed opposizione — con una realtà piena di contraddizioni che è l'attualità della flotta del nostro armamento: essa presenta problemi diversificati per le varie forme e dimensioni dei navigli e soprattutto ha grande ansia di assistenza per la sopravvivenza. Non si tratta di un'ansia solo del nostro paese: purtroppo in tutti i paesi si svolge questa rincorsa in modo più o meno trasparente, più o meno coperto. Gli altri sono molto più bravi nel dare assistenza o comunque nel dare sostegno finanziario (chiamiamolo così perchè la CEE potrebbe inorridire) non attraverso le leggi, bensì attraverso strumenti amministrativi. In Francia, in Inghilterra, in altri paesi europei vi sono forme protezionistiche e di sostegno finanziario all'armamento. Del resto, questa è una conseguenza della grande difficoltà e dell'incertezza delle prospettive dei traffici in tutto il mondo, nonchè dell'aggressività di alcune flotte; naturalmente ciò si collega all'aggressività ed alla capacità di stare sul mercato, anzi di sconvolgerlo, di una cantie-

ristica che si riduce sostanzialmente a quella della Corea e del Giappone.

In questo quadro quindi il provvedimento non può avere ambizioni eccessive: deve stare molto attento alla realtà e cercare di raggiungere tutti i risultati massimi che in questa fase ed in questa situazione storica si possono raggiungere. Non vi è dubbio che c'è una sottovalutazione delle forze politiche e delle stesse forze sociali della crisi che attraversa il settore, in particolare in un paese come il nostro in cui è sovrastante uno squilibrio profondo nei vari modi di organizzazione del trasporto; questa è una dichiarazione forse inutile, ma è bene farla. Sarebbe necessaria una politica più coraggiosa, con investimenti sostanziosi proprio in direzione del trasporto marittimo. Infatti noi trasportiamo le merci attraverso il traffico marittimo — questi che cito sono dati significativi — per il 70 per cento delle importazioni e per il 50 per cento delle esportazioni. Non solo: le nostre condizioni di traffico interno sono fortemente aggravate e penalizzate proprio dalla mancanza di iniziativa e di un rilancio del trasporto minore, del cabotaggio. Siamo quasi del tutto assenti nei riguardi di una politica per lo sfruttamento di quel poco di potenziale idro-viario che abbiamo. Qui bisogna affermare con forza che la riorganizzazione, la quale deve essere una conseguenza del disegno generale del piano generale dei trasporti, deve costituire una valorizzazione e rivalutazione e quindi anche una utilizzazione ottimale dei mezzi, ma anche una maggiore disposizione di mezzi e investimenti.

Credo che non si vada in questa direzione — lo voglio dire con molta schiettezza — con le scelte che in questi giorni si stanno compiendo alla Camera dei deputati sulla legge finanziaria. Mi pare vi sia una sottostima dell'esigenza appunto che sto sinteticamente e sommariamente rappresentando in rapporto agli altri mezzi di trasporto. È un errore che pagheremo ulteriormente. Non si tratta di sottrarre alle ferrovie o alle strade per dare sostanzialmente al mezzo marittimo: si tratta di trovare dei punti di equilibrio per cui si avvii un'inversione di tendenza nello squilibrio esistente.

Non mi pare che emergano segni in questa direzione da parte delle forze politiche, al di là delle dichiarazioni che poi sono da tutti condivise; nei fatti, nei comportamenti decisivi e sostanziali questo non avviene. Il Ministro ha la responsabilità della politica marittima del nostro paese da pochi mesi e io credo che gli vada dato atto della volontà di perseguire naturalmente non obiettivi irraggiungibili, bensì realistici, ma con molta determinazione. Egli sa di avere l'appoggio e il favore, in questo sforzo, del Gruppo politico che io rappresento, ma ritengo anche degli altri. Bisognerà che insieme svolgiamo appunto un'azione di sensibilizzazione e di valorizzazione di queste che sono tesi — ripeto — condivise largamente da tutti ma che non si traducono in fatti, comportamenti e decisioni significative.

Non vi è dubbio, almeno a mio giudizio, che vi è una carenza di cultura della classe politica sulla politica e l'economia marittima e vi è anche una carenza culturale — lo voglio dire — delle organizzazioni che rappresentano l'armamento.

C'è bisogno di un salto di qualità, ma non per riempire con le parole un vuoto, proprio perchè gli appuntamenti che abbiamo di fronte sono ancora più impegnativi e decisivi di quelli che abbiamo affrontato nel passato. Siamo alla vigilia (queste sono notizie che ho raccolto la settimana scorsa durante una visita alla Commissione della CEE) di una direttiva che sta marciando a passi da gigante, la quale limiterebbe ulteriormente una politica di sostegno ai cantieri e alla flotta. Non si tratta di reagire semplicemente affermando che non siamo d'accordo: bisogna contenere, programmare e cercare di gradualizzare questa iniziativa della CEE che segue una logica la quale sostanzialmente poi finirà per far scomparire quel poco di flotta europea oggi esistente. Gli altri paesi hanno una flotta che spesso naviga sotto altre bandiere; noi invece valorizziamo la bandiera italiana, e facciamo bene, ma questo ha anche un costo: dobbiamo saperlo e lo deve sapere la collettività. Bisogna programmare anche delle azioni di risanamento, di ristrutturazione e di valorizzazione delle energie

umane e finanziarie che mettiamo a disposizione in tutto il settore.

Ecco perchè abbiamo dato una spinta — lo abbiamo fatto in questo spirito, certo, poi abbiamo dovuto cedere a compromessi, perchè la politica è fatta anche di compromessi, ma bisogna vedere quanto essi siano significativi di un cedimento che tradisce l'obiettivo generale — nel senso di ridare fiducia anche agli operatori privati, e non soltanto all'operatore pubblico. All'operatore pubblico, che del resto nei traffici complessivi ha una presenza significativa ma non totalizzante, abbiamo dato un sostegno finanziario robusto e ci auguriamo, anzi chiediamo che il Governo lo segua — come lo seguirà il Parlamento — attentamente nell'utilizzazione di questi fondi. All'armamento privato — per il quale non esistono situazioni di controllo e condizioni analoghe rispetto all'armamento pubblico — abbiamo offerto una situazione di sostegno e di aiuto che deve però meritarsi nel prosieguo della vicenda della politica marittima. Io mi auguro che così sia, che prevalgano non solo i migliori ma anche coloro che amano essere imprenditori e quindi rischiare, coloro che hanno l'obiettivo di rinnovare e qualificare tecnologicamente il naviglio. Da questo punto di vista, anche i piccoli imprenditori hanno avuto il nostro sostegno, ma questo non deve essere interpretato come il «richiamo della foresta» ad irrorare ogni «giardinetto» di qualche decina di migliaia di lire perchè tanto poi tutto resta come prima. No, si tratta di ragioni di equilibrio geografico, di ragioni sociali ed economiche delle aree geografiche interessate, ma soprattutto si tratta di chiudere una pagina. Non so se ne saremo capaci, però dobbiamo andare in questa direzione, altrimenti ci troveremo impossibilitati ad intervenire, come abbiamo fatto fino ad ora, e quindi disarmati rispetto alla competitività in Europa e nel mondo.

Credo che questo non sia ciò che chiedono a noi gli occupati in questo settore, non è ciò che chiedono a noi le organizzazioni sindacali, nè quello che possono chiederci le organizzazioni degli armatori. Pertanto, ognuno deve fare la sua parte e giocare il proprio ruolo con responsabilità, come noi condivi-

diamo la responsabilità di questo provvedimento con i limiti e le insufficienze ma anche le caratterizzazioni in positivo nella prospettiva che ho cercato di indicare sommariamente. (*Applausi dalla sinistra*).

RASTRELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* RASTRELLI. Signor Presidente, intervengo per annunciare l'astensione dal voto del Gruppo del Movimento sociale italiano, astensione che ha motivazioni esattamente opposte rispetto a quelle del Partito comunista, illustrate dal senatore Libertini.

In una prima fase, ci siamo opposti ad una forma di finanziamento soltanto per la flotta pubblica (ampiamente deresponsabilizzata, demotivata), abbiamo cercato una compensazione generale, che si è verificata. Siamo lieti del risultato finale che si è raggiunto.

Siamo tuttavia dell'avviso che il nostro voto non può essere favorevole poichè una sistematica di questo genere costituisce un provvedimento-tampone, aiuta esigenze economiche e finanziarie del momento, non crea prospettive, mentre la nostra battaglia per il settore, che riteniamo strategico, del traffico marittimo e, più generalmente, dell'economia marittima, impone al Governo, alle forze di maggioranza e a tutto il Parlamento di perseguire una politica organica di sostegno a questo settore, che manca assolutamente, come peraltro risulta chiaramente anche dall'intervento — che ho apprezzato — del senatore Spano.

Sono questi i motivi per cui riteniamo di dover, in questa circostanza, dichiarare l'astensione dal voto.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con il seguente titolo: «Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato».

È approvato.

**Per lo svolgimento di una interpellanza
e di una interrogazione**

BONAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONAZZI. Signor Presidente, intervengo per sollecitare anzitutto la risposta all'interpellanza 2-00543, concernente le nomine negli istituti di credito, che è stata presentata anche per riprendere un tema di una precedente interrogazione, per la quale, come ricorderà, signor Presidente, avevamo rifiutato di ascoltare la risposta del Sottosegretario. Probabilmente è stata una decisione che ha giovato anche al Ministro del tesoro. Infatti, se ci avesse risposto allora, si sarebbe forse dovuto smentire dopo qualche giorno, avendo convocato il Comitato per il credito e il risparmio così come noi avevamo chiesto. Ma non voglio entrare nel merito.

Il tema è scottante ed urgente. Stanno avvenendo cose al di fuori degli organi istituzionali, su cui il Parlamento ha diritto di chiedere chiarimenti ed informazioni. Questo è quindi lo scopo dell'interpellanza presentata.

Inoltre, signor Presidente, lei annuncerà tra breve la presentazione della interrogazione 3-01508 (da noi presentata all'inizio di questa seduta), che riguarda in particolare la sconvocazione per il 31 ottobre del Comitato per il credito e il risparmio e la sua riconvocazione il 18 del mese corrente e tutto quanto è connesso ad operazioni — ripeto — extraistituzionali.

O all'interpellanza e all'interrogazione suddette si risponde in questi giorni (per questo chiedo che l'interrogazione sia dichiarata urgente, ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento) oppure la risposta sarà, come spesso accade, intempestiva.

PRESIDENTE. Onorevole Bonazzi, lei mi ha citato il Regolamento e quindi saprà che è il Presidente che stabilisce la data in cui vengono messe all'ordine del giorno le interrogazioni. Comunque desidero assicurarla che la Presidenza si adopererà presso il Governo nel senso da lei sollecitato e richiesto.

Interpellanze, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

SCLAVI, segretario:

MARGHERI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

1) qual è il giudizio del Governo sulla vicenda dello stabilimento Singer di Monza che dovrebbe perdere, in pochi mesi, 340 posti di lavoro sugli attuali 800, per la decisione unilaterale di spostare le produzioni meccaniche a Taiwan;

2) se non ravvisi nell'iniziativa della multinazionale americana (ora SSMC, società scorporata della compagnia «madre») una palese violazione dell'accordo del 20 marzo 1985, siglato dall'impresa e dai sindacati con la mediazione e la garanzia politica della regione Lombardia, accordo che prevede:

a) che lo stabilimento Singer di Monza conservi il ruolo di fabbrica «chiave» del sistema produttivo della compagnia, alla condizione di assicurare livelli di competitività pari a quelli di altri stabilimenti (da notare che la produttività è già aumentata del 25 per cento e che i lavoratori propongono un ulteriore incremento del 10 per cento);

b) che nello stabilimento si sviluppi un processo di differenziazione produttiva, nel quadro di un esplicito e rigoroso progetto industriale, che affianchi alle macchine da cucina e alle presse per stirare — produzioni tradizionali dell'azienda — prodotti nuovi e lavorazioni in conto terzi valorizzando il *know-how* e l'alta professionalità di cui la società dispone (da notare che niente è stato fatto in questa prospettiva);

c) che l'inserimento delle produzioni elettroniche non debba ridurre o eliminare le produzioni meccaniche di precisione (ciò è stato vanificato dalla decisione dell'azienda);

3) se non ritiene necessario promuovere un confronto serio tra la direzione e i lavoratori per contribuire, nell'ambito dei suoi poteri, al rispetto di quegli accordi in nome degli interessi della collettività nazionale;

4) se non si intende far pesare, nel confronto, il valore economico, sociale e morale degli ingenti finanziamenti pubblici già concessi nella forma dei contributi per la cassa integrazione, per il prepensionamento, per i contratti di formazione lavoro;

5) se non si ritiene che la vicenda Singer sottolinei ancora una volta l'esigenza di regolamentare la presenza delle società multinazionali nell'economia italiana e che quindi si debba impegnare il Governo e il Parlamento a sollecitare un dibattito sulla proposta esistente (del Gruppo del PCI) e su una proposta del Governo.

(2-00548)

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

SCLAVI, *segretario*:

GIUGNI, SCOPPOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere la ragione per la quale con telex del 24 ottobre 1986 è stato ingiunto a tutti i rettori di riassumere senza soluzione di continuità i professori incaricati stabilizzati che, non avendo superato le prescritte prove di idoneità e non essendo stati trasferiti ad altra amministrazione, si trovano nella condizione prevista dall'articolo 1 della legge n. 705 del 1985.

Tale legge prevede solo il mantenimento del trattamento economico e pertanto la direttiva in parola, che stabilisce una riassunzione in servizio, appare ambigua oppure in contrasto con la legge stessa, nonché in contraddizione con le conclusioni chiaramente enunciate dal Ministro nel corso della discussione sul relativo disegno di legge, pronunciate nella seduta del 12 dicembre 1985 (pagina 25 del resoconto stenografico).

Si chiede, inoltre, per quale ragione questo Ministero abbia ritenuto opportuno fare richiamo ad avviso del dipartimento funzione pubblica della Presidenza del Consiglio, che non risulta abbia mai costituito fonte di diritto.

Poichè una aliquota consistente del personale in questione è già dipendente dallo Stato ad altro titolo e ricopre l'incarico fino a ieri stabilizzato a titolo «interno», gli interroganti chiedono di sapere se sia stata presa in considerazione l'opportunità di apposito provvedimento diretto ad operare una distinzione tra le due diverse posizioni di detto personale, attribuendo solo agli incaricati esterni l'eventuale conservazione del trattamento economico in via provvisoria e disponendo in forme più agibili le modalità per l'inserimento in altre amministrazioni ovvero nelle stesse amministrazioni universitarie con diverse funzioni.

(3-01507)

BONAZZI, VITALE, SEGA, POLLASTRELLI, CANNATA, GIURA LONGO, POLLINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del tesoro.* — Richiamata l'interpellanza 2-00543;

premessò:

che il Ministero del tesoro aveva convocato per il 31 ottobre 1986 il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio per il parere sulle proposte di nomina di ormai quasi 300 amministratori di istituti di credito;

che all'ultimo momento la riunione è stata rinviata al 18 novembre per «indisponibilità» dei ministri Formica, Zanone e Nicolazzi, in realtà perchè mancava un accordo sulla spartizione dei posti tra i partiti di Governo;

che, secondo dichiarazioni di numerosi esponenti dei partiti di maggioranza, l'accordo dovrebbe essere ricercato non nell'organo istituzionalmente competente ad esprimere il parere, che è il CICR, ma al di fuori di esso e cioè nel cosiddetto Consiglio di Gabinetto, o, come ha dichiarato il Ministro del tesoro in una intervista, «concordato tra i partiti», naturalmente di maggioranza;

che il CICR viene così espropriato delle sue funzioni che sono in realtà esercitate da altri organismi, istituzionalmente inesistenti ed incompetenti, non vincolati a valutare le nomine secondo criteri di professionalità e corrispondenza agli interessi della tutela del

credito e del risparmio, cui sono invece tenuti sia il Ministro del tesoro che il CICR;

che lo stesso Presidente della Repubblica ha recentemente richiamato il Ministro del tesoro all'adempimento dei suoi compiti in questa materia,

gli interroganti chiedono di sapere se il Presidente del Consiglio ed il Ministro del tesoro non ritengano che il rinvio della riunione, la sua motivazione, gli intendimenti espressi costituiscano una gravissima manomissione delle competenze istituzionali, che la sede collegiale istituzionalmente legittimata ad esprimere i pareri è e deve restare il CICR, che il Ministro del tesoro ha il dovere di convocarlo e, nel caso in cui il CICR non sia in grado di trovare un accordo, deve valersi dei poteri che gli sono attribuiti in caso di urgenza.

(3-01508)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

FIORI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che i sindaci di Tadasuni, Morgongiori, Bauladu, Scano-Montiferro, Mogoro, Curcuris, Uras, Usellus, Nughedu Santa Vittoria, Bonarcado, Ghilarza, Cabras, Villa Urbana, Nurachi, Zeddiani e Seneghe, comuni tutti in provincia di Oristano, sono insegnanti;

che nessuno di questi sedici comuni è al di sopra dei diecimila abitanti, per cui a nessuno di questi sindaci è data la possibilità di mettersi in aspettativa retribuita;

che, nondimeno, questi sindaci possono assentarsi in occasione delle riunioni del consiglio comunale e di tutte le commissioni e organismi territoriali (USL, comprensorio, comunità montana, consorzi, eccetera) e, in aggiunta a ciò, fruiscono di permessi retribuiti sino a 48 ore di lezione al mese, il che vuol dire assentarsi due settimane su quattro, ed è inevitabile stare in municipio, invece che nella scuola, in piccoli comuni come questi, afflitti da carenze d'organico e dagli scarsi mezzi a disposizione;

che, in conseguenza di tutto ciò, è lesa il diritto degli studenti a un insegnamento con-

tinuo e non turbato dalla girandola delle supplenze,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda autorizzare la nomina di supplenti annuali, anche a tempo parziale, sembrando questa la sola via per garantire agli alunni dei sedici sindaci della provincia di Oristano la continuità didattica.

(4-03434)

ZITO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Premesso che il sostituto procuratore della Repubblica di Palmi, dottoressa Ada Vitanza, ha disposto un'indagine a carico degli amministratori del comune di Serrata (Reggio Calabria), si chiede di sapere:

se rispondono al vero le notizie secondo le quali la suddetta indagine, affidata al sovrintendente della polizia di Stato, signor Franco Caronte, si sta svolgendo in maniera del tutto anomala;

in particolare, se è vero che è stato chiesto ad un impiegato del comune come mai egli sostenga l'attuale amministrazione, come mai sia segretario della locale sezione del PSI e se suo figlio abbia intenzione di partecipare al previsto concorso per vigile urbano;

se è vero che il predetto sovrintendente abbia affermato, di fronte ad altro impiegato, che l'attuale amministrazione opera in vista di tornaconti personali;

se è vero che il predetto sovrintendente abbia spesso minacciato pubblicamente di arresto il sindaco, gli assessori e gli impiegati e che effettui sopralluoghi sulle opere pubbliche con apparecchi fotografici e scalpelli, pronunciandosi in seguito in merito alla regolarità dell'opera stessa;

se è normale che vengano sequestrati gli atti del comune senza rilasciare una ricevuta dettagliata e senza rilasciare copia degli atti stessi, con conseguente paralisi dell'attività dell'amministrazione comunale;

se non ci sono altre maniere, ivi compresa l'autorizzazione all'accesso ai funzionari dell'Alto commissario per la lotta alla mafia, per assicurare la più grande severità e completezza delle indagini, senza con ciò dare adito a sospetti di uso strumentale delle medesime.

(4-03435)

ZITO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per avere informazioni in ordine alla denuncia presentata al pretore di Melito di Porto Salvo da parte di tre consiglieri comunali di minoranza del comune di Bova (Reggio Calabria) e per sapere se il Ministro interrogato non intenda promuovere una indagine amministrativa in ordine ai fatti ivi denunciati.

010/S1

(4-03436)

ZITO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere le ragioni che hanno finora impedito la istituzione di un servizio di aliscafi da parte delle Ferrovie dello Stato sulla linea Reggio Calabria-Messina e viceversa, secondo quanto disposto a suo tempo da apposito decreto ministeriale.

Come è noto, la suddetta relazione interessa migliaia di pendolari che per ragioni di lavoro o di studio si spostano ogni giorno tra le due città e che sono costretti a scegliere tra l'inadeguatezza dell'attuale servizio traghetto e la onerosità del servizio svolto dalla SNAV.

Una situazione analoga non si verifica in nessun'altra zona del paese e costituisce una penalizzazione inaccettabile per un'area così carica di problemi economici e sociali come quella dello Stretto.

(4-03437)

CONSOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e della sanità.* — Per sapere:

se sono a conoscenza che il redattore del GR 2 Nerino Rossi, nell'edizione delle ore 7,30 di mercoledì 5 novembre, concludendo un servizio basato su brevi interviste di casalinghe felici di non lavorare per «servire» figli e mariti, ha affermato che «come è noto i mariti delle casalinghe sono più longevi»;

quali iniziative si intenda assumere per garantire la dovuta longevità ai cittadini italiani sposati con donne che lavorano, dato che non possono ovviamente impedire alle mogli di lavorare, poichè la piena eguaglianza tra i sessi è un diritto essenziale garantito dalla Costituzione e per impedire nell'informazione RAI TV lottizzata, se non fenomeni di faziosità politica e culturale ai quali or-

mai purtroppo ci stiamo abituando, quanto meno interventi di sapore «iettatorio» come quello sopra menzionato.

(4-03438)

DE CATALDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti il Governo intende adottare per salvare dal degrado il patrimonio artistico di Noto, la cittadina siciliana definita «capitale mondiale del barocco».

(4-03439)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

4^a Commissione permanente (Difesa):

3-01248, dei senatori Alici ed altri, sulle circostanze relative agli incidenti occorsi ad aerei militari decollati dalla base di Rimini, con la conseguente morte di un pilota e di due civili;

7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-01507, dei senatori Giugni e Scoppola, sull'eventuale riassunzione di professori incaricati stabilizzati.

Ordine del giorno

per la seduta di giovedì 6 novembre 1986

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 6 novembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Misure urgenti per assicurare talune prestazioni di assistenza sanitaria nell'anno 1985 (1602).

2. Modificazione alla dotazione organica del personale della carriera direttiva delle cancellerie e segreterie giudiziarie (1875).

3. ORCIARI ed altri. — Adeguamento e aggancio automatico degli assegni accessori corrisposti ai militari di leva e di carriera appartenenti alle Forze armate, ai corpi armati ed ai corpi militarmente ordinati, grandi invalidi per servizio militare ed equiparati, e ai corrispondenti assegni annessi alle pensioni di guerra (1745).

4. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modifiche ed integrazioni alla legge costituzionale 23 febbraio 1972, n. 1, concernente modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sar-

degna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige e del Friuli-Venezia Giulia e modifiche ed integrazioni agli Statuti speciali delle Regioni Sardegna e Valle d'Aosta (1538) (*Approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati*).

5. Deputati BOTTA ed altri. — Completamento delle aree doganali del valico autostradale di Tarvisio (1839) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 19,20).

DOTT. PIERFRANCESCO MICHELA ZUCCO
VICE SEGRETARIO GENERALE
Incaricato *ad interim* della direzione
del Servizio dei resoconti parlamentari