

### 182ª SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 12 NOVEMBRE 1980

Presidenza del vice presidente FERRALASCO,  
indi del vice presidente OSSICINI

#### INDICE

|   |           |  |
|---|-----------|--|
| <b>COMMISSIONE PARLAMENTARE PER L'INDIRIZZO GENERALE E LA VIGILANZA DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI</b>   |           |  |
| Elezione di vice presidente e di segretario   | Pag. 9862 |  |
| <b>CONGEDI</b>  | 9861      |  |
| <b>DISEGNI DI LEGGE</b>   |           |  |
| Annunzio di presentazione   | 9861      |  |
| Approvazione della richiesta di dichiarazione d'urgenza, presentata ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, per il disegno di legge n. 1162: |           |  |
| PRESIDENTE  | 9863      |  |
| GARGANO, sottosegretario di Stato per le finanze  | 9863      |  |
| Autorizzazione alla relazione orale per i disegni di legge nn. 1119 e 1122:   |           |  |
| PRESIDENTE  | 9884      |  |
| TAVIANI (DC)  | 9884      |  |
| Deferimento a Commissione permanente in sede referente  | 9862      |  |
|   |           | Presentazione del testo degli articoli proposto dalla 8ª Commissione permanente per il disegno di legge n. 706 . . . . . Pag. 9862   |
|   |           | Presentazione di relazione . . . . . 9862  |
|   |           | Trasmissione dalla Camera dei deputati . 9861  |
|   |           | <b>Discussione:</b>  |
|   |           | « Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi » (1028), d'iniziativa dei deputati Pani ed altri; Marzotto Caotorta ed altri; Ferrari ed altri; Lombardi ed altri (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati); |
|   |           | « Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi » (159), d'iniziativa del senatore Libertini e di altri senatori.  |
|   |           | <b>Approvazione del disegno di legge n. 1028:</b>  |
|   |           | D'AMELIO (DC) . . . . . 9881   |
|   |           | FORMICA, ministro dei trasporti . . . . . 9875   |
|   |           | • LIBERTINI (PCI) . . . . . 9871   |
|   |           | MASCIADRI (PSI) . . . . . 9873   |
|   |           | MITROTTI (MSI-DN) . . . . . 9863, 9883   |
|   |           | PACINI (DC), relatore . . . . . 9875   |

182ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

12 NOVEMBRE 1980

« Disciplina dei servizi aerei non di linea »  
(706), d'iniziativa dei deputati Accame; Marzotto Caotorta ed altri (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

**Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo:** « Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione »:

DAMAGIO (DC), *relatore* . . . Pag. 9885, 9895  
FORMICA, *ministro dei trasporti* . . . . 9895  
GUERRINI (PCI) . . . . . 9893  
MASCIADRI (PSI) . . . . . 9890

MITROTTI (MSI-DN) . . . . . Pag. 9886  
VINCELLI (DC) . . . . . 9894

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio . . . . . 9898

**ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI**

**GIOVEDÌ 13 NOVEMBRE 1980** . . . . . 9902

**SULL'ASSASSINIO DEL DIRIGENTE INDUSTRIALE RENATO BRIANO**

PRESIDENTE . . . . . 9862  
FORMICA, *ministro dei trasporti* . . . . 9862

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

**Presidenza del vice presidente FERRALASCO**

**P R E S I D E N T E.** La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

**B E R T O N E**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

**P R E S I D E N T E.** Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

**Congedi**

**P R E S I D E N T E.** Hanno chiesto congedo i senatori Bellinzona per giorni 9, Conti Persini per giorni 8 e Ravaioli Carla per giorni 9.

**Annunzio di disegni di legge  
trasmessi dalla Camera dei deputati**

**P R E S I D E N T E.** Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 1842. — **GOZZINI** ed altri. — « Contributo annuo a favore dell'Istituto per le relazioni tra l'Italia e i Paesi dell'Africa, dell'America Latina e del Medio Oriente (IPALMO) (742-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 7-19-477-625-B. — Deputati **GAMPER** ed altri; **FUSARO** e **ORSINI** Gianfranco; **BALZARDI** ed altri; **BETTINI** ed altri. — « Nuove norme relative ai sovracanonici in tema di concessioni di derivazioni d'acqua per produzione di forza motrice » (979-B) (Approvato dalla 9ª Commissione permanente della Camera dei deputati, modificato dalle Commissioni riunite 8ª e 9ª del Senato e modificato dalla 9ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 1547. — « Modifiche agli articoli 4, 7 e 28 della legge 26 maggio 1975, n. 327, sullo stato giuridico del personale non di ruolo, docente e non docente, in servizio nelle istituzioni scolastiche e culturali all'estero » (1169) (Approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 1546. — « Rinnovo ed aumento del contributo a favore della Società italiana per l'organizzazione internazionale (SIOI) (1170) (Approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 1408. — « Sanatoria di irregolarità formali e di minori infrazioni in materia tributaria » (1171) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 909. — Deputati **SALVI** ed altri. — « Concessione di un contributo annuo statale a favore della Maison de l'Italie della città universitaria di Parigi » (1172) (Approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 1866. — « Modalità per il finanziamento e l'organizzazione della partecipazione dell'Italia all'Esposizione internazionale dell'energia (Knoxville, 1982) » (1173) (Approvato dalla 3ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

C. 1883. — « Contributo italiano al conto sussidi del Fondo monetario internazionale » (1174) (Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

**Annunzio di presentazione  
di disegni di legge**

**P R E S I D E N T E.** Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

**MANCINO** e **SAPORITO**. — « Interpretazione autentica del secondo comma dell'articolo

24 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, concernente il requisito dell'anzianità di servizio per l'accesso a posti direttivi nella scuola » (1168);

FONTANARI. — « Tutela globale della minoranza slovena » (1175).

**Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente**

**PRESIDENTE.** Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

*alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):*

GRAZIOLI ed altri. — « Interpretazione autentica con modifiche dell'articolo 14-septies di cui alla legge 29 febbraio 1980, n. 33, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663, recante norme in materia di pensioni e assegni per gli invalidi civili, i ciechi civili ed i sordomuti » (1142), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 12ª Commissione.

**Annunzio di presentazione di relazione**

**PRESIDENTE.** A nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), in data 11 novembre 1980, il senatore Martinazzoli ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa alla istituzione di un sistema di registrazione dei testamenti, firmata a Basilea il 16 maggio 1972 » (931) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

**Annunzio di presentazione del testo degli articoli proposto dalla 8ª Commissione permanente per il disegno di legge n. 706**

**PRESIDENTE.** In data 11 novembre 1980, la 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) ha presentato il testo degli articoli, proposto dalla Com-

missione stessa, per il disegno di legge: Deputati Accame; Marzotto Caotorta ed altri. — « Disciplina dei servizi aerei non di linea » (706) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

**Annunzio di elezione di Vice Presidente e di Segretario della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi**

**PRESIDENTE.** La Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, nella seduta odierna, ha eletto Vice Presidente il senatore Valenza, in sostituzione del deputato Quercioli, dimissionario, e Segretario il deputato Trombadori, in sostituzione del senatore Valenza.

**Sull'assassinio del dirigente industriale Renato Briano**

**PRESIDENTE.** (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, il direttore del personale del gruppo Ercole Marelli, dottor Renato Briano, è stato assassinato questa mattina su un convoglio della metropolitana del capoluogo lombardo.

Un altro infame delitto si aggiunge così alla ormai troppo lunga serie di crimini commessi da coloro che si propongono — ma non vi riusciranno — lo scopo comune di distruggere lo Stato democratico.

Nell'esprimere i sentimenti del più profondo cordoglio alla famiglia della vittima, il Senato ha chiaro il senso del pressante impegno che chiama a raccolta tutti i democratici, affinché al disegno sciagurato degli eversori seminatori di morte si oppongano, con ogni energia, tutti i mezzi consentiti dall'ordinamento della Repubblica.

**FORMICA, ministro dei trasporti.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**F O R M I C A**, *ministro dei trasporti*. Mi associo, a nome del Governo, al lutto della nazione e partecipo alla famiglia il nostro profondo cordoglio.

Mi associo alle parole di deplorazione per questo terribile fatto che si aggiunge a una vasta catena di altri misfatti che in nome del terrorismo vengono compiuti nel nostro paese. La grande forza democratica del paese riuscirà però a vincere questa dura battaglia.

**Approvazione della richiesta di dichiarazione d'urgenza presentata, ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento, per il disegno di legge n. 1162**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca: « Deliberazione sulla richiesta di dichiarazione d'urgenza, ai sensi dell'articolo 77 del Regolamento, per il disegno di legge: "Revisione delle aliquote in materia di imposte sul reddito delle persone fisiche e proroga delle agevolazioni tributarie" ».

**G A R G A N O**, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**G A R G A N O**, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, mi limito a sollecitare, a nome del Governo, l'approvazione della richiesta di dichiarazione di urgenza, ai sensi del primo comma dell'articolo 77 del Regolamento, per il disegno di legge n. 1162.

**P R E S I D E N T E**. Non facendosi osservazioni, la dichiarazione di urgenza si intende accordata.

**Discussione dei disegni di legge:**

« **Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi** » (1028), *d'iniziativa dei deputati Pani ed altri; Marzotto Caotorta ed altri; Ferrari ed altri; Lombardo ed altri* (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati);

« **Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi** » (159), *d'iniziativa del senatore Libertini ed altri senatori*

**Approvazione del disegno di legge n. 1028**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « **Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi** », d'iniziativa dei deputati Pani, Bocchi, Brini, Baldassari, Calaminici, Casalino, Cominato Lucia, Cuffaro, Gambolato, Macciotta, Manfredini, Monteleone, Ottaviano, Pernice, Tamburini e Vignola; Marzotto Caotorta, Bernardi Guido, Segni, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, La Rocca, Lucchesi, Morazzoni, Tombesi, Contu, Grippo, Patria e Lamorte; Ferrari Marte, Cresco, Seppia, Alberini, Forte Francesco, Liotti, Saladino, Accame e Lenoci; Lombardo, La Loggia, Castellucci, Merloni, Zurlo, Sane-se, Bambi, Rocelli, Cavigliasso Paola, Garzia, Bortolani, Bianco Ilario, Bernardi Guido, Sinesio, Zolla, Portatadino, Moro, Pezzati, Carlotta, Pennacchini e Gargano, già approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati, e: « **Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi** », d'iniziativa dei senatori Libertini, Bacicchi, Benassi, Benedetti, Bertone, Bonazzi, Calice, De Sabbata, Di Marino, Ferrucci, Giovannetti, Guerrini, Mascagni, Merzario, Mola, Montalbano, Ottaviani, Pollastrelli, Pollidoro e Canetti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Mitrotti. Ne ha facoltà.

**M I T R O T T I**. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per quanto riguarda il disegno di legge n. 1028 all'esame di quest'Aula, la mia parte politica ha già espresso alcune considerazioni nell'ambito dell'8ª Commissione. Quest'oggi, nel riprendere le osservazioni già formulate, cercherò di meglio chiarire i personali convincimenti della mia parte politica, su un problema, quale quello dei trasporti, che per riconoscimento unanime riveste carattere di primaria importanza nel tessuto produttivo nazionale.

Devo partire, nel dipanare le mie considerazioni, dalla relazione al bilancio (tabella trasporti) per l'anno 1980. Fu dato di cogliere, in occasione della discussione del bilancio, quali erano i convincimenti del Governo nei riguardi dell'autotrasporto di cose. Ed è in quella sede che furono indicate le direttrici lungo le quali si sarebbe sviluppato l'impegno governativo.

Nel raffrontare quelle direttrici con le altre, pure indicate nella relazione al bilancio per l'anno finanziario 1981, è facile rilevare la rispondenza pedissequa, letterale, del testo della relazione, ad eccezione dell'ultimo punto, il punto 3, che dovrebbe ritenersi esitato dal Governo con il provvedimento che oggi è in quest'Aula.

Benchè alcune considerazioni sarebbero opportune sul permanere di difficoltà e problemi che sono stati ulteriormente rappresentati tra gli obiettivi non raggiunti nel decorso anno 1980 (benchè, ripeto, sarebbe opportuno anche riandare ad alcune considerazioni in merito a questi obiettivi), limiterò il mio intervento alla materia strettamente attinente il disegno di legge n. 1028. E, proprio riprendendo da quella indicazione fornita nella relazione al bilancio dal Governo, rileverò come nella formulazione del disegno di legge n. 1028 gli obiettivi sommariamente indicati in bilancio altrettanto sommariamente vengano accorpati all'articolo 1 del disegno di legge quali finalità della legge stessa.

Mi sembra che un programma di sviluppo che si muova lungo i segni notevoli del rinnovo del parco veicolare, dell'associazionismo tra le imprese del settore, della costituzione di un parco specializzato nelle operazioni del trasporto combinato e — questa ultima voce risulta aggiunta nel disegno di legge — degli investimenti immobiliari meritasse una diversificazione quantitativa dell'impegno economico di intervento proprio per realizzare quegli argini guida all'intervento stesso che, se da un lato avevano la funzione di frenare eccessi di alcuni di questi settori, dall'altro avevano altrettanto meritoria funzione di stimolare iniziative quali quelle che sono state rappresentate e che sono attese.

È questa una prima considerazione che mi sembra si possa fare del tessuto normativo del disegno di legge n. 1028. Considerazioni aggiuntive ineriscono sempre la qualità legislativa del provvedimento in esame. E parlando di qualità legislativa intendo riferirmi ad una carenza di scelte univoche come era legittimo attendersi da un provvedimento siffatto, carenza di scelte univoche che ha esteso l'arco di intervento del provvedimento in esame tra due poli molto distanti tra loro: il polo dell'iniziativa privata — a conduzione, direi, familiare — quale carattere di impresa, e il polo aggregante più iniziative singole a livello di consorzi dei trasporti.

Sono questi due riferimenti che realizzano una divaricazione notevole negli intenti dello Stato e che consequenzialmente risentono delle difficoltà proprie di un disegno di legge quale quello in esame, difficoltà provenienti dalla incapacità normativa di associare e disciplinare con carattere comunque valido realtà tanto distanti e necessità di una disciplina specifica e autonoma.

Anche durante l'esame di questi provvedimenti, avvenuto in Commissione, da altre parti politiche sono venute considerazioni che forse è utile riprendere, anche perchè dimostrano come le osservazioni della mia parte politica non siano strumentali nè determinate unicamente dalla qualifica di opposizione, ma siano invece frutto di considerazioni oggettive che il provvedimento e la realtà del settore suggeriscono. A queste considerazioni, che possono essere oggi suggerite dalla realtà di questo settore, se ne debbono aggiungere altre che è facile posizionare a monte del disegno di legge in esame e che, in un certo senso, hanno stimolato il varo di questo provvedimento. Peraltro, anche nel testo della relazione al bilancio 1980-81 sono riprese difficoltà di interpretazione e di attuazione della maglia legislativa avviluppante il settore; in queste difficoltà di interpretazione — e in alcuni casi nelle conseguenze dell'operatività di queste norme — vanno ricercate alcune cause che hanno motivato la presentazione del disegno di legge n. 1028.

Dalla legislazione alla quale mi sono testè richiamato è nato l'obbligo di un adeguamento degli autoveicoli alle nuove norme emanate; un obbligo che da un lato ha trovato il settore economicamente non in condizioni di provvedervi e dall'altro ha trovato gli organi dello Stato e la motorizzazione nelle condizioni di non poter esercitare un doveroso controllo a garanzia della sicurezza e della incolumità pubbliche, talchè ai malanni del settore, correlabili a una situazione di mercato dei trasporti, debbono aggiungersi gli altri malanni derivanti dalle specifiche condizioni di questo settore in Italia.

Nell'intento di apportare sollievo a questo settore e di ricavare dalla polverizzazione legislativa che il Parlamento ha prodotto fino a oggi linee di tendenza e di sviluppo il più possibile unitarie (che rendano inequivocabile la scelta per il futuro dei trasporti), ci si doveva attendere, da parte di chiunque, un provvedimento che avesse ben altre caratteristiche rispetto a quello in esame; un provvedimento che affrontasse il discorso generale sulla politica dei trasporti nel nostro paese in modo funzionale e correlato alla realtà del trasporto di oltre confine e alle altre realtà del settore, quali, ad esempio, quelle relative ai trasporti su rotaie. Riprendo questo argomento perchè è proprio di questi giorni — e avrà luogo tra breve in quest'Aula — l'esame di un provvedimento per le ferrovie che coinvolge responsabilità parlamentari sotto il profilo della definizione riorganizzativa di quest'altro settore. Mi sembra che si perda l'occasione di costituire un momento di raccordo quando, in questo provvedimento n. 1028, si accenna al trasporto combinato solo tra le finalità della legge, ma contestualmente non si assegna al trasporto combinato neanche un articolo specifico che dimensioni quantitativamente l'apporto pubblico in questo settore attraverso tale disegno di legge, talchè è destinato a rimanere tra i traguardi rinnovabili e ripetibili, di anno in anno, quello di uno sviluppo del trasporto combinato a scapito della situazione pesantissima del trasporto su rotaia.

A questa considerazione devo aggiungerne un'altra che focalizza ancora meglio l'osservazione critica — che ho fatto in premessa — di un arco eccessivamente divaricato tra i poli dell'iniziativa a conduzione familiare e dell'iniziativa consorziata che questo disegno di legge delinea: è quella della temuta concorrenza internazionale. Ritengo che il richiamo — così come è stato rappresentato nella documentazione parlamentare — abbia più significato se collocato nell'ambito di una revisione normativa che non se collocato nell'ambito di una operatività gestionale del trasporto stesso e questo perchè, se la memoria non mi tradisce, le lamentele che erano venute dal settore inerivano gli scarsi controlli a cui soggiacciono i trasportatori che vengono dall'estero in Italia, che consentono loro di fruire di una attività che nello spirito delle norme dovrebbe essere vietata.

È quindi un problema essenzialmente di controlli e non di strutturazione delle attività. Problema di struttura è quello di programmare, delineare e attuare un servizio di trasporto su strada che sia compatibile con la realtà sociale italiana, che sia adeguato alle possibilità della realtà imprenditoriale italiana e che sia finalizzato agli scopi che per il settore ha programmato l'azione di Governo.

È in quest'ultima fase, in quella del raggiungimento del fine, che necessita l'apporto dello Stato, apporto che oggi stiamo vedendo concretato nel disegno di legge numero 1028. Ma, come ho osservato testè, prima di giungere a questa fase di conseguimento di obiettivi, sembra opportuno che si operino delle scelte, che si delineino le fisionomie delle singole attività. Se ci accingiamo ad una dovuta analisi del settore — per trarne elementi utili nella formazione delle successive scelte — non possiamo non osservare come esso essenzialmente si sostanzia di una attività a conduzione direi familiare nel comparto portante (specie nelle regioni meridionali) dell'attività dei trasporti su strada.

Anche il relatore, per la verità, in alcuni interventi, svolti nel corso dell'esame di questo provvedimento, ha esaltato la funzione

dell'impresa monocellulare, ma mi sembra che si scada in una contraddizione in termini quando da questa esaltazione dell'impresa monocellulare si passi, senza eccessive difficoltà, a delineare un provvedimento farraginoso nella parte in cui disciplina il conseguimento del beneficio del finanziamento. Ma il disegno di legge n. 1028 è ancor più lacunoso quando, a garanzia del finanziamento che s'intende rilasciare — almeno tanto è nello spirito del disegno di legge —, chiede condizioni pressochè impossibili alla levatura economica dell'impresa monocellulare.

Sono queste le considerazioni di premessa che mi sembra realizzino una tonalità di fondo sulla quale è facile adagiare la connotazione normativa del disegno di legge n. 1028 e trarne maggiore e migliore risalto per quei particolari normativi che ogni singolo articolo consente di sottolineare.

Per quanto riguarda l'articolo 1, ho già detto che in esso risulta aggiunto il punto *d*) rispetto alle iniziali previsioni: « gli investimenti immobiliari da realizzarsi all'interno dei centri intermodali di scambio e di integrazione tra i vari mezzi di trasporto da parte dei soggetti di cui all'articolo 3 della presente legge ». Questo riferimento rappresenta la punta più estrema dello spirito iniziale della legge o quanto meno delle formulazioni iniziali, che hanno generato la legge stessa, in quanto siffatti investimenti, per le implicazioni di carattere territoriale che comportano, meritano valutazioni che esorbitano financo dagli obblighi previsti dal disegno di legge n. 1028.

Gli investimenti immobiliari — dicevo — per i centri intermodali realizzano una delle scelte — che si possono rilevare quali componenti del disegno di legge in esame — che più distanziano da quella concretezza e da quella rapidità di intervento quali erano da attendersi e quali erano negli auspici iniziali di chi ha formulato il disegno di legge n. 1028; distanziano da questi orientamenti e da queste scelte iniziali perchè realtà siffatte, oltre a coinvolgere le responsabilità degli organi periferici dello Stato (di determinate regioni, in quanto a problemi territoriali), hanno portata tale da rendere

necessario un coinvolgimento in molti casi di realtà regionali limitrofe. E se siffatti investimenti dovessero risolversi nell'assorbire — e la portata economica lo fa paventare — gran parte dell'impegno economico autorizzato con questo disegno di legge, mi sembra che rimanga ben poco per il perseguimento di quegli obiettivi, secondari in questo testo della legge ma primari se si compie una lettura attenta del tessuto sociale ed imprenditoriale italiano, di dare sollievo a quella realtà imprenditoriale monocellulare che doveva essere invece privilegiata.

Il riferimento di un provvedimento a sollievo di imprese artigianali da queste considerazioni viene largamente sconfessato, perchè ritengo che si sia molto distanti da una realtà artigianale quando si passa alla gestione di consorzi di un certo rilievo, quando si passa alla gestione di centri intermodali di scambio.

A queste considerazioni, che rientrano nella sfera di quelle possibili sul merito dell'articolo 1, possono seguire altre osservazioni che sono rese altrettanto possibili dalla normativa di cui all'articolo 2: la dotazione finanziaria.

Sul tipo di gestione del fondo nazionale per il credito agevolato per l'autotrasporto merci in conto terzi sono venute anche da altre parti politiche perplessità, anche perchè la formulazione che si evince dal disegno di legge n. 1028 non dà di questo fondo una connotazione giuridica valida a rendere tranquilla ogni speranzosa aspettativa degli interessati o del corpo legislativo parlamentare. Se il testo dovesse rimanere qual è quello che è possibile cogliere nel disegno di legge n. 1028, ritengo di poter dare per scontata la necessità, immediatamente successiva, di legiferare ulteriormente per l'attuazione della gestione di questo fondo; e si consideri che un inghippo siffatto, se non intravisto e sanato in sede di varo del disegno di legge n. 1028, è tale da avere in sé la potenzialità di vanificare lo spirito dello stesso disegno di legge n. 1028 (che è quello di dare sollievo agli operatori del settore).

Per quanto riguarda i soggetti cui è destinata ad apportare benefici la futura legge



che deriverà dal disegno di legge in esame, devo sottolineare come nessun segno di privilegio — nella distinzione dei soggetti stessi che se ne fa all'articolo 3 — sia espresso per le categorie più basse degli operatori: mi riferisco sempre alle imprese monocolturali.

Mi sembra invece doveroso che il legislatore si impegni a diversificare quantitativamente gli obiettivi, a realizzare, in fin dei conti, una scelta di intervento che privilegi quantitativamente una categoria del settore rispetto ad un'altra; e questo sia in relazione alla disponibilità immediata che si ritrae dalla copertura della legge che è al varo, sia in funzione di una programmazione futura quale può essere già intravista dal Governo ed anticipata nelle norme al varo.

Altri rilievi possibili sono quelli riferibili alle misure e alla durata dei contributi. Ho già osservato in Commissione come la scelta di parametri percentuali di intervento sia insignificante sul piano pratico dello stesso intervento se prima non si provvede ad una quantificazione della realtà che si intende normare con il provvedimento. Mi sembra che percentuali quali quelle formulate possano unicamente — per spirito direi di parte o condizionato da alcuni settori — subire delle spinte in avanti ma, al tempo stesso, non possano trovare il latore parlamentare di queste richieste di spinta in avanti sufficientemente tranquillo in quanto in possesso di dati da valutare che giustificano richieste in tal senso. E mi sembra che anche il Governo si sia ritrovato in queste condizioni quando ha assegnato delle aliquote percentuali di intervento alle diverse condizioni esplicitate all'articolo 4.

È insignificante quindi, anche ai fini della perorazione della causa del Mezzogiorno, chiedere un aumento percentuale, quale quello che è stato proposto nell'altro ramo del Parlamento da alcuni intervenuti nella discussione, se non vengono precisati questi dati che io in occasione di questo intervento chiedo al Governo e che mi attendo di conoscere, in seguito, dalla replica dell'onorevole ministro Formica.

È proprio da questo articolo 4 che è possibile cogliere un altro elemento indice

di una scelta legislativa qual è quella traducibile dal disegno di legge n. 1028 che spinge verso l'alto, verso il maxi-intervento, l'orientamento del Governo. Infatti, all'articolo 4, nel terz'ultimo comma, è detto: « Ai fini dell'ottenimento dei benefici di cui alla presente legge, nessuna impresa può avere contributi in conto interesse per investimenti complessivi superiori ad un miliardo di lire ». Ciò sta a significare che si accetta una possibilità di intervento, di investimento dell'impresa che arrivi alla soglia del miliardo. E quanto questa soglia del miliardo sia distante dalla realtà (quantitativamente maggioritaria) delle imprese del settore è facile rilevare in quanto la realtà dei trasporti è accessibilissima a chiunque di noi, con l'esperienza diretta, quotidiana, dell'impegno politico.

Il discorso delle percentuali riguardanti le scelte di intervento — che ritengo siano state solo desunte da una disponibilità globale — si associa al discorso della riserva a favore di determinati soggetti di cui all'articolo 5. Anche in questo caso si tratta di scelte ragionieristiche più che di scelte che combacino o si raccordino con una linea di programmazione nel settore e che, attraverso l'applicazione di meccanismi legislativi, tendano a conseguire determinati obiettivi.

Per quanto riguarda poi la fase di ottenimento dell'intervento del fondo, ho già rilevato in apertura una burocratizzazione e un conseguente appesantimento che portano a temere, sin da questa fase di varo del disegno di legge, un'assenza di operatività o quanto meno, nelle più rosee delle prospettive, una operatività frenata della futura legge.

Mi sono peritato di sottolineare sullo stampato i diversi livelli burocratici che sono destinati a filtrare la richiesta di ottenimento del finanziamento e che sono conseguenti alla presentazione della domanda. Al primo stadio (di formulazione della domanda) fa seguito un secondo stadio di valutazione da parte della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione. Già nel corredo della documentazione (che si richiede sia allegata) è il sintomo che l'abito legislativo del disegno di legge

n. 1028 sembra preconfezionato sulla taglia di una realtà imprenditoriale distante da quella monocellulare che ho ripetutamente richiamato.

In effetti la richiesta (oltre al modulo di notizie) di una relazione illustrante « la posizione dell'azienda sul mercato, i riflessi occupazionali, l'andamento evolutivo economico-finanziario dell'azienda in relazione al progetto presentato » o comporta la risibilità della relazione stessa, ove essa debba essere necessariamente fatta per imprese monocellulari, o porta ad una dilatazione degli elementi di valutazione, per cui risulta troppo stretto l'abito normativo (in alcuni punti semplificato) quale dovrà nascere dal disegno di legge n. 1028. Per una realtà media (quale è possibile intravedere nel settore) e sulla scorta di un orientamento legislativo oltremodo permissivo in alcune occasioni, oltremodo incentivante e facilitante i diversi settori in altre occasioni, mi sembra possa bastare, come può bastare, il corredo di un modulo di notizie che tracci le caratteristiche, i lineamenti essenziali dell'impresa richiedente il finanziamento.

Ma gli ostacoli non sono solo in questi due stadi, poichè se ne aggiungono altri nel momento in cui l'intervento — per quei centri di cui ho detto prima — arriva a coinvolgere realtà regionali: in questi casi deve aggiungersi un parere della regione interessata. A voler quantificare in giorni l'iter che fin qui ho ripreso, c'è da dire che devono trascorrere i primi 90 giorni, che l'istituto di credito si riserva per deliberare; devono trascorrere ancora 30 giorni, che il Ministero dei trasporti si riserva per l'esame della domanda; ne devono trascorrere ancora 40 se si è in attesa del parere della regione. Infine vi è la valutazione, in ultima analisi, del comitato, che richiede altri 60 giorni, dei quali, però, sono recuperabili fortunatamente i giorni trascorsi in attesa del parere della regione. Pertanto abbiamo un periodo complessivo di 180 giorni...

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*.  
Questi, per chi conosce l'Italia, sono tempi da fulmine.

M I T R O T T I . Mi ha interrotto proprio nel momento in cui stavo azzardando un commento del genere. E questo il segno che siamo distanti dal paese reale. La considerazione triste da farsi è quella che attraverso queste previsioni di tempi traspare un ottimismo — anche sottolineato dall'onorevole ministro Formica — che non ha motivo di esistere e che peraltro risulta sconfessato dal disegno di legge n. 1028, quando in esso si parla di prefinanziamenti e si ipotizza la possibilità che, trascorsi due anni, la domanda non sia approdata al conseguimento del finanziamento. Io dico che si scade nel ridicolo quando si parte dalla volontà di rimedio di certe difficoltà del settore e si arriva a dare i numeri (mi riferisco ai 180 giorni dell'iter del finanziamento previsti dal disegno di legge n. 1028). Sì, stamattina forse li ho dati io in 8ª Commissione, ma in quest'Aula è il provvedimento n. 1028 che sta dando i numeri, onorevole Ministro, anche se può muoverle il sorriso quello che sto dicendo: un sorriso che può magari allentare la drammaticità di certe situazioni, ma di certo non pone riparo ai guasti che ci sono e dei quali abbiamo tutti conoscenza e coscienza. Sono guasti che devono suggerire ben altro orientamento di intervento: orientamento per il quale ritengo non sia necessario uno sforzo particolare (sul piano dell'intuizione) che aiuti a partorire una norma più agile, più snella, più pronta alla operatività.

Faccio l'esempio del semplice caso del parere delle regioni: ma perchè, santa fede di Dio, non inglobare la rappresentanza regionale nel comitato istituendo presso il Ministero? Perchè non responsabilizzare le regioni a quel livello, anche per avere una possibilità migliore di raccordo delle scelte di Governo con le singole realtà regionali? Perchè costituire al livello di regione — e le regioni sono quella realtà degradata che tutti sappiamo — un'altra possibilità di inghippo, di favoritismo politico, di clientelismo che toglie un'altra tessera di validità al mosaico del tessuto normativo?

Non sono intuizioni geniali: si tratta solo di leggere con attenzione e con lo scrupolo dovuto alla veste parlamentare la real-

tà nazionale — quella realtà che ha mosso al sorriso l'onorevole Ministro — per trarne le debite conseguenze. Ugualmente considerazioni che muovono al sorriso, onorevole Ministro, sono quelle delle garanzie e della erogazione del contributo. Ho fatto rilevare in Commissione come questo disegno di legge addirittura renda norma una rinuncia dello Stato al controllo.

All'articolo 9 difatti è detto letteralmente: « Gli istituti di credito, al termine della erogazione del mutuo, debbono dichiarare al Ministero dei trasporti che le somme da essi erogate in favore delle imprese beneficiarie di finanziamento a tasso agevolato, ai sensi della presente legge, sono state utilizzate per l'attuazione dei programmi oggetto del provvedimento di ammissione a contributo e che i programmi medesimi sono stati realizzati ».

Al comma successivo è detto: « Il Ministero dei trasporti può disporre verifiche presso le imprese ». Ora, in quel « può », per la mia parte politica, è leggibile una rinuncia dello Stato di fronte a quello che deve fare. Lo Stato è impegnato non a livello di interessi sul mutuo: deve, onorevole Ministro, controllare che i soldi della collettività abbiano impiego corretto.

Non esiste delega che possa essere legittimata, anche se conferita ad istituti di credito che per il volume dell'impegno finanziario ovviamente sono più esposti dello Stato. Mi sembra che un testo siffatto sia la negazione della norma stessa. Mi auguro che venga posto rimedio a un articolo che presenta tali carenze.

Ma dicevo prima che forse il diapason delle richieste impossibili risuona dal disposto dell'articolo 10 (garanzie), che stabilisce: « Ai fini delle agevolazioni previste dalla presente legge, i soggetti beneficiari di cui all'articolo 3 non sono tenuti a prestare garanzie reali nè sussidiarie, se non le normali forme ipotecarie sui beni immobili e di riservato dominio sui beni mobili acquisiti con le operazioni di credito concesse ».

Ora mi sembra che sia questo l'ostacolo destinato in moltissimi casi a diventare insormontabile per quella realtà di impresa monocellulare cui non mi stanco di riferir-

mi. È pur vero, così come è stato rilevato anche in 8ª Commissione, che questo testo normativo è largamente ripreso dalla legge n. 902 del 9 novembre 1976, quella di finanziamento del credito industriale, ma è anche vero che doverosità di funzioni di Governo o di funzioni parlamentari dovrebbe portare a non utilizzare una taglia legislativa su un soggetto giuridico che ha misure diverse dalla realtà industriale. Non si può prendere il « cappotto normativo » tagliato a misura per la realtà industriale e farlo vestire da una realtà commerciale o altra qualsivoglia realtà. Mi sembra un po' il segno di una sprovvedutezza o di una faciloneria legislativa che non può non essere censurato.

Si dirà che si doveva e si deve intervenire con urgenza. Ma può bastare questa considerazione ad avallare una norma che non veste la realtà che si deve disciplinare? Non può e non deve bastare.

**F O R M I C A**, ministro dei trasporti. Non ho capito; questa è una norma agevolativa.

**M I T R O T T I**. Non è agevolativa. Chiarisco la mia interpretazione.

**F O R M I C A**, ministro dei trasporti. È proprio l'opposto di quello che dice lei.

**G U E R R I N I**. Presidente, il Ministro interrompe continuamente l'oratore.

**P R E S I D E N T E**. Il Ministro chiarisce con l'oratore, malgrado la mancanza di microfono.

**F O R M I C A**, ministro dei trasporti. Sospendo le interruzioni.

**M I T R O T T I**. Onorevole Ministro, la celia del senatore Guerrini è nota e apprezzata e gli sono anche grato per questa interruzione. È un giovane come me, anzi mi batte nella graduatoria degli anni verdi.

**P R E S I D E N T E**. Senatore Mitrotti, la prego di proseguire.

MITROTTI. Chiarisco il senso interpretativo che do a questa norma. È stato riconosciuto da banche che non sono quelli dell'opposizione del Movimento sociale italiano-Destra nazionale che questa norma, onorevole Ministro, non ha funzionato per la realtà industriale. A questo punto devo fare dei nomi: il senatore Tonutti.

TONUTTI. Ho detto il credito navale.

MITROTTI. Comunque il meccanismo di questa norma è tale che non ha funzionato in altre occasioni. Per di più, quando si arriva a chiedere le normali garanzie con forme ipotecarie su beni immobili, mi sembra che (ove questi beni immobili vengano realizzati) si precluda forse l'unica possibilità, che le imprese interessate hanno, di offrire garanzie per crediti di gestione della loro attività di trasporto.

Non si deve guardare solo alle garanzie per l'acquisto o la sostituzione del mezzo, ma si deve anche guardare all'esigenza di gestione dell'attività di trasporto. Si deve pensare che questa è gente che quando ha bisogno di rifornire i propri mezzi va al distributore di carburante; che quando deve ottenere il credito dal rifornitore di carburante deve ottenere l'esposizione in banca; che quando deve ottenere l'esposizione in banca deve offrire in banca delle garanzie. Ora, quando queste possibilità di offrire in garanzia beni immobili vi sono, se si bruciano e si ancorano unicamente ai fini dell'investimento, mi sembra che non si realizzi quella operatività valida del dettato normativo che si dice l'animi.

Queste, ripeto, sono considerazioni su una realtà leggibile da parte di tutti.

Non occorre uno sforzo enorme per capire il meccanismo di attività di questo settore: si tratta di un meccanismo semplificato, in modo esasperato e che, proprio per questo, consente una lettura altrettanto pronta e chiara.

Varare la normativa in esame significa intravedere una attività parziale del settore, che non è quella posizionata ai livelli più bassi, ma è quella posizionata ai livelli più alti.

Allora si dica chiaramente che il disegno di legge n. 1028 è destinato a beneficiare realtà imprenditoriali del settore dei trasporti che abbiano determinate caratteristiche e le si indichi chiaramente nel dettato normativo. Non si dica nella relazione di presentazione del disegno di legge n. 1028 che si dispone di un intervento a sollievo delle realtà artigianali del settore quando poi si articolano siffatte norme.

Per quanto riguarda il prefinanziamento, ho richiamato poco fa la possibilità che intercorrano, senza esito, due anni dalla data di presentazione della domanda all'ottenimento del finanziamento. Aggiungerò che l'articolo 11 paventa ben altro: paventa, cioè, che, alla scadenza dei due anni, vi possa essere anche un esito negativo. E allora io dico che lo spirito di una tale norma è addirittura perverso se porta alla scoperta, dopo due anni, della caducazione dell'iniziale diritto all'ottenimento del finanziamento, qual è possibile intravedere nella stessa norma.

È bene spostare al primo stadio, alla prima fase (quella relativa alla accettazione della domanda), la verifica dell'esistenza delle condizioni di idoneità ad ottenere il finanziamento, lasciando poi che un arco di tempo — foss'anche di due anni — spiri per la formalizzazione burocratica della pratica di finanziamento; non può l'utente del settore, l'imprenditore monocellulare, dopo due anni di uso del mezzo, sapere che deve pagare gli interessi normali perchè tale è la tagliola che l'articolo 11 può far scattare allo scadere dei due anni nella sede del comitato centrale che valuta questi finanziamenti. Nel caso che non venga concesso il contributo in conto interessi sul finanziamento, anche all'operazione di prefinanziamento si applica il tasso di interesse ordinario: mi sembra che questo sia un atto di sabotaggio nei confronti di queste realtà imprenditoriali e che debba essere impostata con un'ottica diversa la normativa in esame; con un'ottica cioè che consenta di valutare, nella fase iniziale, l'ammissibilità o meno al contributo dello Stato della richiesta dei singoli imprenditori.

Da queste considerazioni, onorevole Ministro, è facile desumere una conclusione alternativa a quella (rappresentata dal disegno di legge n. 1028) di battere due strade congiunte che assegnano, per di più, maggiore interesse alla soluzione che offre minori possibilità attuative (quella dell'acquisto in proprietà del mezzo). È pur vero che l'articolo 12 parla di locazioni finanziarie. Bene avrebbe fatto il Governo a fare una legge specifica di intervento unicamente a sostegno di locazioni finanziarie; mi sembra che con la consegna del mezzo in *leasing* si possano avere, per ciascuna parte, garanzie sull'operazione in quanto l'operazione *leasing* è autogarantita. Nello stesso tempo questo tipo di operazione finanziaria avrebbe consentito di stimolare — proprio per la facilità con la quale si concretizza dal momento dell'intesa iniziale al momento della consegna dell'automezzo — la categoria a battere questa strada.

Inoltre, indipendentemente da queste considerazioni afferenti un primo uso di questo tipo di intervento (locazione finanziaria), si potrebbe addirittura strutturare, in subordine, un tipo di intervento per il reimpiego di quei mezzi che vengono recuperati per operazioni di locazione finanziaria non andate in porto. Ciò consentirebbe di abbassare i costi iniziali di intervento e di mettere in circolazione, a disposizione di queste realtà imprenditoriali, mezzi altrettanto efficienti con costi più contenuti rispetto alla scelta d'acquisto del mezzo nuovo. Quello del disegno di legge n. 1028, onorevole Ministro, è un treno perso sotto l'aspetto di una scelta all'altezza dei tempi. Ormai le esperienze fallimentari cui mi sono richiamato non servono, specie se resuscitate o ripescate attraverso l'estrapolazione normativa di alcune soluzioni che erano parse di avanguardia a suo tempo, ma che miseramente sono poi fallite.

Purtroppo dobbiamo dire che « l'esperienza non docet » in questo caso, se è vero, come è vero, che si continua a nutrire affidabilità in una farraginosità normativa che è la negazione della praticità e di ogni utile risultato. Mi auguro che dal concorso degli interventi degli altri colleghi maturino pos-

sibilità emendative tali da realizzare un effettivo salto qualitativo di questo disegno di legge n. 1028. Sarà in conseguenza di quanto emergerà dagli altri interventi che la mia parte politica esprimerà il proprio voto in chiusura. (*Applausi dall'estrema destra*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Libertini. Ne ha facoltà.

\* **L I B E R T I N I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, con il voto favorevole che noi speriamo vivamente il Senato voglia esprimere su questo provvedimento, giunge a conclusione dopo tre anni di alterne vicende una importante iniziativa legislativa assunta dai comunisti a favore degli artigiani autotrasportatori per la riorganizzazione del settore, iniziativa attorno alla quale abbiamo registrato con molta soddisfazione una importante convergenza delle forze politiche democratiche.

Le ragioni e le finalità della legge per il credito agevolato agli autotrasportatori in conto terzi sono di un duplice ordine che vorrei qui rapidamente sottolineare. Prima di tutto sappiamo che il parco italiano dei veicoli industriali è vecchio e per molti aspetti malandato: il suo rinnovo, reso necessario anche dall'attuazione della legge n. 313, è opportuno ed urgente per motivi di sicurezza, per migliorare le condizioni di lavoro degli autisti, per una più proficua attività aziendale. Ma per molti operatori questo rinnovo del parco è reso difficile dai prezzi alti e crescenti dei veicoli, dall'altissimo tasso di interesse bancario, dai limiti entro cui operano i mutui dell'Artigiancassa stessa e infine dai margini economici sempre più ristretti delle aziende artigiane.

Ecco dunque l'utilità e la necessità di una legge che consenta un'ampia apertura di credito con saggi di interesse così bassi da essere accessibili a tutti. Con un intervento finanziario pur consistente lo Stato determina così vantaggi assai più ampi per gli autotrasportatori. In secondo luogo però è la situazione generale del settore che ha richiamato la nostra attenzione e ci ha indotto alla proposta di legge. Sappiamo che in Ita-

lia vi è un grande e negativo squilibrio fra il trasporto su gomma e quello ferroviario e marittimo e siamo aperti fautori del rinnovo e dell'espansione delle ferrovie e di un grande progetto di cabotaggio marittimo.

Ma anche se recuperando la pluridecennale inerzia dei Governi queste cose si facessero — e noi ci battiamo per farle — nei prossimi dieci anni il trasporto su strada assorbirebbe comunque una quota crescente in termini assoluti — anche se fosse decrescente in cifre percentuali — dei flussi di traffico. Dunque si tratta di riorganizzare le ferrovie e l'economia marittima: non certo di scomunicare, bensì di razionalizzare il trasporto su gomma, riducendone i costi, gli sprechi e raccordandolo con gli altri modi di trasporto.

Ecco dunque un provvedimento — il secondo ordine di ragioni che l'hanno determinato — che interviene in modo massiccio per favorire lo sviluppo dei consorzi e delle cooperative, per eliminare le posizioni parassitarie, per rafforzare il ruolo del trasporto in conto terzi, per stabilire adeguate strutture di collegamento con le ferrovie, con gli aeroporti, con i porti.

Vorrei ricordare a questo proposito che il conto proprio copre i due terzi dell'attività ed è esercitato dall'industria e dalle imprese commerciali per il trasporto dei propri prodotti e delle materie prime loro occorrenti. Si tratta di un tipo di trasporto assai dispendioso, se si considera che gli automezzi sono scarsamente utilizzati rispetto alle loro potenzialità. Viceversa il conto terzi, esercitato in gran parte da piccoli e medi operatori artigiani, tende ad utilizzare al massimo delle loro potenzialità gli automezzi, aumentando per ogni unità il volume del trasportato.

Questa legge ha una dotazione finanziaria assai consistente: 140 miliardi. Poichè con queste somme si interviene per abbattere l'interesse bancario sino al limite massimo del 70 per cento in determinati casi, è facile capire che possono essere finanziate migliaia di operazioni di acquisto, con un volume finanziario molte volte superiore a quello dello stanziamento indicato. E dunque un intervento massiccio, che avrà ripercussioni ed effetti benefici anche sull'industria che produce i veicoli industriali, garantendo l'occupazione.

Nel corso del dibattito parlamentare, in particolare nella 8ª Commissione, alla legge sono state mosse alcune critiche, sulle quali vorrei brevemente soffermarmi. La più acuta di esse (lo stesso relatore Pacini la echeggiava nella sua relazione alla Commissione, così come ne ha parlato giustamente anche il senatore Tonutti) riguarda l'articolo 10, dedicato alle garanzie nei confronti delle banche. Si sostiene, in buona sostanza, che il notevole restringimento che l'articolo 10 determina nell'area delle garanzie solitamente pretese dalle banche per la concessione dei crediti renderà la legge impraticabile: le banche si rifiuterebbero di operare a queste condizioni.

Una simile osservazione — non certo infondata, ma seria — richiama due considerazioni: una di principio e l'altra di fatto, che noi vogliamo sottolineare in questa Aula. In linea di principio dobbiamo rilevare il carattere arcaico e conservatore del sistema bancario italiano: il fatto che esso rifiuti ogni elemento di rischio, che pure caratterizza in modo essenziale ogni attività imprenditoriale. Le banche italiane chiedono tali garanzie che quando esse sono tutte date vale il detto paradossale che il credito si offre a chi non ne ha bisogno o, più realisticamente, che i più deboli, coloro che non hanno retroterra solidamente acquisiti, vengono emarginati. Naturalmente, se poi a chiedere i crediti sono altri (Ursini e via di seguito), allora viceversa quei limiti di garanzia non funzionano e quel paracadute non si apre.

In verità le banche conoscono anche i rischi, magari giganteschi e illegali, ma quando si tratta di grandi affari alla Sindona e non del laborioso artigiano!

In tutta l'area avanzata, partecipe di un moderno sistema industriale, non vi è lo asfissiante sistema delle garanzie che abbiamo in Italia, con uno strano e ambiguo intreccio tra il vecchio mondo agrario e quello dell'industria.

In linea di fatto è vero che questa legge tenta di forzare questa arretratezza e che

da ciò possono nascere delle difficoltà, ma è una legge assai più forte e incisiva di circolari e direttive, anche della Banca d'Italia, e tale da modificare norme precedenti. Essa non può essere ignorata o respinta dalle banche (tengo a dichiararlo in quest'Aula).

Se ciò accadrà si porrà un problema ulteriore, un ulteriore serio confronto tra Parlamento e sistema bancario. D'altro canto, se reintroducessimo in questo provvedimento l'abituale sistema delle garanzie, esso vanificherebbe gran parte della sostanza della legge, dei suoi motivi ispiratori: forniremo il credito agevolato ai più abbienti, davvero a coloro che ne hanno poco bisogno o comunque faremmo piovere sul bagnato.

Altre osservazioni che abbiamo ascoltato, relative ai prefinanziamenti o alla complessità delle procedure, sono più convincenti; non che la prima non sia infondata, l'ho già detto. E anche noi stessi, promotori della legge tre anni fa, potremmo proporre oggi miglioramenti del testo, ma sappiamo che il testo che abbiamo dinanzi è il frutto di un travaglio faticoso e riflette un complesso equilibrio tra forze diverse. Se vi mettessimo ora mano — e magari la tentazione di miglioramenti ci sarebbe anche da parte nostra — torneremo al punto di partenza e la legge sarebbe probabilmente rinviata alle calende greche. Meglio dunque approvarla subito com'è, renderla esecutiva, sperimentarla, aprire un processo. Potremo sempre intervenire successivamente con le correzioni suggerite dall'esperienza, correzioni alle quali noi rimaniamo aperti in una fase successiva.

Noi infatti, signor Ministro, non pensiamo affatto di essere al traguardo col voto di questa legge: vediamo piuttosto il voto di oggi come un primo anello della catena, un primo passo nella battaglia per la riforma dell'autotrasporto. Come ho già accennato, essa deve condurre a una radicale razionalizzazione del sistema dei trasporti nell'interesse nazionale, ma deve altrettanto modificare e migliorare le condizioni di lavoro e di vita di tanti artigiani e lavoratori dipendenti. Noi tutti li vediamo sulle nostre strade correre notte e giorno, vorrei dire disperatamente, senza soste, rubando le ore al sonno e alla famiglia, affrontando fatiche e

rischi. L'epoca dei guadagni facili, se mai vi è stata, è trascorsa e stare sul mercato richiede oggi invece agli artigiani sforzi assai grandi anche per le taglie legali e illegali cui essi sono quotidianamente sottoposti. Cambiare questa condizione — voglio dirlo — è un nostro impegno.

Ciò comporta la modifica delle leggi n. 313 e n. 298, l'applicazione finalmente di un nuovo regime tariffario, l'eliminazione di gravami fiscali ingiusti e sperequati, ma richiede altrettanto la soppressione dell'intermediazione, garanzie contro lo strapotere delle grandi compagnie, un forte sviluppo della cooperazione e dell'associazionismo, la crescita di un sistema integrato dei trasporti.

I comunisti voteranno dunque questa legge che hanno promosso e che propongono insieme con altre forze politiche, consapevoli delle sue difficoltà di gestione e dei suoi limiti, ma decisi a battersi perchè si vada avanti su questa strada. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Ne ha facoltà.

**M A S C I A D R I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, in rappresentanza del mio Gruppo esprimo il parere circa l'approvazione del disegno di legge numero 1028 oggi in discussione. Non abbiamo particolari osservazioni da svolgere circa il testo del disegno di legge n. 1028 concordato fra tutti i Gruppi del Senato e già approvato in Commissione. Oggi diciamo la parola fine al lungo iter dell'approvazione del provvedimento sottoposto all'esame della Camera che l'aveva per lungo periodo elaborato e discusso.

Il mio Gruppo, per coerenza con precedenti prese di posizione prima alla Camera e poi in Commissione, non può certamente esimersi dall'approvare il provvedimento, reclamato d'altra parte da molto tempo dalla categoria. Nel dare voto favorevole ritengo peraltro di richiamare l'attenzione dei colleghi su alcuni suoi aspetti.

Va detto anzitutto che esso promuove investimenti che si ripercuotono favorevolmente sull'occupazione in questo settore e

in quello ad esso collegato del commercio e sulla capacità concorrenziale dei trasporti su gomma. E ciò anche se l'approvazione del disegno di legge è quanto mai tardiva.

Quando le prime proposte di legge nn. 523, 634 e 643 vennero presentate alla Camera dei deputati per agevolare il rinnovo del parco veicoli utilizzati per trasporti specifici e con attrezzatura permanente, si era in una situazione di inflazione relativa e in presenza di una sollecitazione meno vivace della categoria. Oggi la categoria degli autotrasportatori, in rapporto anche ad interventi agevolativi creditizi in favore di investimenti in altri settori e per la diminuita domanda di trasporto, si trova ad affrontare un periodo più difficile e critico. Quindi il provvedimento che istituisce il fondo nazionale per il credito agevolato per l'autotrasporto delle merci in conto terzi appare più che mai opportuno anche se la disponibilità complessiva di 150 miliardi, dei quali 74 per il 1980, potrebbe apparire scarsa. Troppo scarso certamente è lo stanziamento per il momento dell'entrata in vigore della legge e forse un po' poco per la situazione che nel frattempo si è creata nel trasporto di merci in conto terzi, sia per la rapida evoluzione della tipologia dei veicoli, sia per la concorrenza esercitata da altri sistemi di trasporti nei confronti del trasporto su gomma e anche per l'esplosione nel nostro paese di trasporti internazionali che hanno arrecato ai nostri vettori notevoli difficoltà.

Tuttavia, a nostro avviso, il provvedimento è utile e necessario, anche perchè, se è vero che il credito sarà concesso per l'acquisto dei veicoli destinati al trasporto di cose determinate, è anche vero che le aziende interessate per dimensioni ottimali sono prevalentemente le stesse che effettuano trasporti ordinari. Il credito agevolato quindi incide sulla produttività di tutte le aziende, anche se per tutte le aziende esso non è adeguato per entità.

In più il fondo è destinato ad agevolare, come è previsto all'articolo 1, lo sviluppo di forme cooperative e consortili, il trasporto combinato, gli investimenti immobiliari da realizzarsi all'interno dei centri intermodali di scambio e di integrazione tra i vari mezzi

di trasporto e cioè ad incentivare tutta la tematica del trasporto e della sua produttività in un contesto di maggior respiro.

Si tratta sostanzialmente di interessi che sono del paese e di un incoraggiamento ai nostri vettori. Per questo significato noi approviamo il provvedimento. Teniamo però a sottolineare la necessità di inquadrarlo con il provvedimento relativo alla revisione della legge n. 298 sull'autotrasporto e con altri provvedimenti che successivamente dovessero incidere sugli investimenti a favore di altri settori dell'industria, dell'agricoltura e dei servizi.

Senza fare inutili paralleli e paragoni, giova rilevare l'importanza di maggiori interventi finanziari nel settore dei trasporti che, come ripeto, deriva dalla stagnazione della produzione dei veicoli, dalla crisi di tutto il settore auto, dalla concorrenza dei vettori della Comunità, i cui servizi si estendono sempre di più nel nostro paese, e dall'incidenza che ha il trasporto sul prezzo delle merci.

I trasporti specifici e l'associazionismo tra i trasportatori rappresentano i due poli che condizionano i costi e la produttività dei servizi di trasporto.

Poichè, per concludere, l'intenzione perseguita dal provvedimento si muove nella giusta direzione e serve agli interessi del paese, il Gruppo socialista approva il provvedimento con l'auspicio che esso possa in seguito essere migliorato. Come ho detto, il provvedimento atteso dalla categoria non è l'*optimum* e per il momento e per la limitata portata dell'intervento agevolativo, tuttavia costituisce l'avvio di un istituto del quale si è avvertita la necessità. Ci riserviamo comunque di chiedere un rifinanziamento del provvedimento per correggerne l'impatto, senz'altro leggero rispetto alle necessità del paese ed alle aspettative dei vettori.

Con queste precisazioni e questi propositi, dichiaro che approveremo il disegno di legge e questa mia affermazione vale anche come dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.



P A C I N I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, prendo la parola molto brevemente per ringraziare i colleghi che sono intervenuti nel dibattito, in particolare i senatori Libertini e Masciadri, per quanto essi hanno voluto sottolineare su alcuni argomenti da loro trattati e che già erano contenuti nella relazione che ho avuto l'onore di presentare in Aula.

L'intervento qui svolto dal senatore Mitrotti ha presentato questo disegno di legge come un provvedimento che andrebbe completamente rivisto, per non dire rifatto. A parte il mio dissenso su tale impostazione, desidero precisare che alcune delle osservazioni che egli ha svolto in quest'Aula, in parte, sono state già sviluppate in sede di Commissione ed alcune di queste sono state riportate nella relazione che ho presentato.

Ho già accennato nella relazione che, trattandosi di un disegno di legge che è atteso dalla categoria per le motivazioni che qui sono già state espresse, la Commissione ha ritenuto opportuno, anche per sollecitazione del Governo, approvarlo nel testo pervenuto dalla Camera. Non c'è però dubbio che alcune perplessità restano. Anche le perplessità che qui ha richiamato il senatore Libertini in ordine ai problemi affrontati nell'articolo 10, per quanto concerne le garanzie, credo che non siano di poco conto e la preoccupazione, che abbiamo già espresso anche in sede di Commissione, è che possa nascere una conflittualità fra le norme che stiamo per approvare e le norme contenute nella legge bancaria e nelle direttive degli istituti di vigilanza che riguardano gli aspetti delle garanzie fornite agli istituti bancari. Se dovessero nascere dei problemi in merito, la legge potrebbe subire qualche ritardo nella sua applicazione; tuttavia prendiamo atto delle motivazioni addotte dal Governo circa l'urgenza dell'applicazione di questa legge.

Siamo certi che da parte del signor Ministro sarà prestata particolare attenzione nel corso dell'applicazione, nei vari contesti, delle norme in questione, di modo che, nell'eventualità che si dovessero riscontrare delle difficoltà, si possa intervenire in sede governativa o anche in sede legislativa, per

consentire alla legge di spiegare tutto il suo benefico effetto nel settore dell'autotrasporto merci che attendeva da tempo ed attende la rapida approvazione di questa legge.

Signor Ministro, le rivolgo quindi questa sola raccomandazione, che certamente non avrebbe neanche avuto bisogno di esserle rivolta, conoscendo la sua sensibilità al problema: si rammenti che, comunque, nella stessa 8ª Commissione queste preoccupazioni ci sono state e restano ancora da parte nostra. La sua attenzione all'applicazione della legge è estremamente importante per renderla efficace nel settore dell'autotrasporto merci.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il relatore Pacini e gli intervenuti. Vorrei semplicemente osservare al senatore Mitrotti che non siamo in presenza di un disegno di legge di iniziativa governativa: siamo in presenza di un provvedimento di legge che è di iniziativa parlamentare. Anzi questo è uno splendido esempio di capacità del Parlamento di sostituire l'inerzia dell'autorità di Governo.

Questo era un provvedimento che avrebbe dovuto presentare il Governo e che non le ha presentato; il Governo ha dato una collaborazione in sede di discussione in seno alla Commissione trasporti della Camera. L'iniziativa parlamentare è stata completamente sovrana non solo nel momento della formulazione del testo definitivo, ma nel momento della formazione della proposta. Quindi, se insufficienze e critiche sono da sottolineare, vanno rivolte nei confronti del lavoro, peraltro importante, che ha svolto il Parlamento, il quale a livello di Camera è riuscito a trovare con rapidità una linea di mediazione tra le varie posizioni. Ed io ringrazio molto la Commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato — e in particolare il relatore — che con grande sollecitudine ha provveduto a portare in quest'Aula il provvedimento, che il Governo appoggia e sostiene.

**Presidenza del vice presidente OSSICINI**

(Segue F O R M I C A , ministro dei trasporti). Sono state fatte anche delle raccomandazioni, in modo particolare dal senatore Libertini, per quanto riguarda un intervento puntuale e tempestivo da parte del Governo per la regolamentazione dell'ampia area del settore dell'autotrasporto merci e la revisione della legge n. 298 del 1974.

Domani la Commissione trasporti della Camera affronterà la questione sulla base delle proposte di legge di iniziativa parlamentare. Noi raccomandiamo di andare avanti, perchè vi è anche un disegno di legge d'iniziativa del Governo che sarà quanto prima sottoposto al Consiglio dei ministri; ma chiederemo che nel frattempo la Commissione proceda perchè si addivenga con grande rapidità ad un adeguamento della legislazione in questa materia che è molto atteso dall'intero settore.

Accolgo la raccomandazione del relatore Pacini di seguire attentamente e puntualmente l'attuazione della legge. Le eventuali difficoltà potrebbero essere di natura completamente opposta all'obiezione che è stata formulata dal senatore Mitrotti — ed ecco perchè mi sono permesso di interromperlo — il quale si preoccupa che si applichino garanzie così estese da rendere difficile la definizione delle operazioni. Infatti con il provvedimento si introduce un elemento di innovazione, per cui la garanzia deve essere data solo sul bene che è oggetto del credito; e quindi è esclusa ogni altra garanzia aggiuntiva, sussidiaria e reale.

Forse il senatore Mitrotti è stato tratto in inganno leggendo la parte che parla di immobili, ma questi non riguardano certamente l'automezzo bensì quella parte degli immobili oggetto del finanziamento.

Controlleremo l'andamento, il comportamento del sistema bancario, cercheremo di intervenire; però ritengo che in questo campo, trattandosi in modo particolare di interventi a favore di operatori minori, le

casce di risparmio potranno svolgere un'attività molto utile di intervento nel settore.

Comunque, all'inizio dell'applicazione della legge, vedremo, trascorsi i primi mesi, quali difficoltà saranno insorte e immediatamente riferirò al Parlamento sull'attuazione della legge, indipendentemente da norme che stabiliscano l'obbligo di relazionare.

Non ho altro da dire. Ringrazio gli onorevoli deputati che hanno preso l'iniziativa, ringrazio i senatori che speditamente hanno portato avanti questo provvedimento e do l'adesione del Governo.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1028. Se ne dia lettura.

**P A L A , segretario:**

Art. 1.

(Finalità della legge)

Lo Stato interviene nel settore dell'autotrasporto delle merci in conto terzi, con la concessione di contributi in conto interessi, allo scopo di favorire:

a) il rinnovo del parco degli autoveicoli in circolazione, di cui alle lettere d), e), f), con esclusivo riferimento ai trasporti specifici in conto terzi di determinate cose e distinti da una particolare attrezzatura permanente relativa a tale scopo, g), h), i) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dei rimorchi, dei semirimorchi e delle relative carrozzerie intercambiabili;

b) lo sviluppo delle forme cooperative e consortili per l'esercizio dell'attività di autotrasporto delle merci in conto terzi;

c) lo sviluppo del trasporto combinato;

d) gli investimenti immobiliari da realizzarsi all'interno dei centri intermodali di

scambio e di integrazione tra i vari mezzi di trasporto da parte dei soggetti di cui all'articolo 3 della presente legge.

Gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi di cui al comma precedente devono essere di prima immatricolazione.

(È approvato).

#### Art. 2.

(Dotazione finanziaria)

Per le finalità di cui al precedente articolo 1 è costituito il Fondo nazionale per il credito agevolato per l'autotrasporto delle merci in conto terzi, con una dotazione complessiva di lire 150 miliardi, dei quali 74 miliardi per il 1980.

Il 40 per cento della dotazione di cui al comma precedente è riservata ai soggetti di cui al successivo articolo 3 con sede nei territori di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Ai fini di cui alla lettera *d*) primo comma dell'articolo 1, non può essere destinato più del 10 per cento della dotazione di cui al primo comma del presente articolo.

La legge finanziaria indicherà le quote della residua somma destinata a gravare su ciascuno degli esercizi relativi agli anni 1981, 1982 e 1983.

(È approvato).

#### Art. 3.

(Soggetti)

I contributi in conto interessi previsti dalla presente legge, nelle misure e alle condizioni indicate nei successivi articoli, sono concessi alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi iscritte all'albo di cui alla legge n. 298 del 6 giugno 1974, siano esse imprese singole, cooperative, consorzi o imprese associate in cooperative o consorzi.

Ai fini di uno stesso investimento i contributi previsti dalla presente legge non sono

cumulabili con quelli eventualmente concessi da altre leggi dello Stato o dalle regioni.

(È approvato).

#### Art. 4.

(Misura e durata)

Il contributo in conto interessi è concesso in misura pari al:

a) 60 per cento del tasso di riferimento per le imprese singole, elevato al 65 per cento se hanno sede nei territori del Mezzogiorno di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218;

b) 70 per cento del tasso di riferimento per le cooperative, i consorzi o le imprese associate in cooperative e consorzi, elevato al 75 per cento se hanno sede nei territori del Mezzogiorno;

c) 70 per cento del tasso di riferimento per l'acquisto dei semirimorchi e carrozzerie intercambiabili, dalla cui carta di circolazione risulti la idoneità al trasporto combinato, elevato al 75 per cento quando l'acquisto sia effettuato da cooperative, consorzi o imprese associate in cooperative e consorzi.

Il tasso di riferimento da applicare è quello determinato con decreto del Ministro del tesoro per i finanziamenti agevolati al settore industriale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902, e successive modificazioni.

I finanziamenti, per la durata massima di cinque anni o di dieci anni, se relativi agli investimenti di cui alla lettera *d*), primo comma, dell'articolo 1, non possono superare il 70 per cento del costo globale dell'investimento, elevabile all'80 per cento se erogato a favore di cooperative e consorzi con sede nei territori del Mezzogiorno.

Ai fini dell'ottenimento dei benefici di cui alla presente legge, nessuna impresa può avere contributi in conto interesse per in-

vestimenti complessivi superiori ad un miliardo di lire.

Le rate di ammortamento, comprensive di interessi e quota capitale, sono costanti.

I finanziamenti di cui alla presente legge sono concessi dagli istituti di credito di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, numero 949, e successive modificazioni ed integrazioni, anche in deroga alle norme legislative e statutarie che li disciplinano.

*(È approvato).*

#### Art. 5.

*(Riserva a favore di determinati soggetti)*

Alle cooperative, ai consorzi, alle imprese associate in cooperative o consorzi esercenti l'attività di autotrasporto merci in conto terzi è riservato il 50 per cento dello stanziamento previsto dalla presente legge da utilizzarsi nel rispetto della riserva di cui al secondo comma del precedente articolo 2.

Per i soggetti di cui al comma precedente, il requisito dell'iscrizione all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, deve essere soddisfatto o dai soggetti stessi o dai singoli operatori associati.

In caso di non completa utilizzazione delle riserve previste nel presente articolo e nell'articolo 2 nell'anno di competenza o in quello successivo, le disponibilità residue sono erogate a favore degli altri soggetti di cui all'articolo 3.

*(È approvato).*

#### Art. 6.

*(Presentazione delle domande)*

La domanda di finanziamento agevolato deve essere presentata ad uno degli istituti di credito di cui all'articolo 4. La domanda deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessaria per l'istruttoria, ferma restando la facoltà per gli istituti di credito di richiedere ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria stessa.

*(È approvato).*

#### Art. 7.

*(Procedura per il finanziamento)*

L'istituto di credito che abbia ricevuto la domanda deve deliberare entro 90 giorni sull'ammissibilità del finanziamento. Se la delibera è favorevole, l'istituto di credito trasmette entro 30 giorni al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione — la domanda di ammissione al contributo in conto interesse corredata da un modulo di notizie predisposto dal Ministero stesso, nonchè l'estratto della delibera ed una apposita relazione.

La relazione di cui al precedente comma deve illustrare la posizione dell'azienda sul mercato, i riflessi occupazionali, l'andamento evolutivo economico-finanziario dell'azienda in relazione al progetto presentato.

Qualora la domanda di finanziamento attinga ad interventi nei centri intermodali di scambio e di integrazione tra i vari modi di trasporto, la domanda, corredata dal modulo di notizie e dalla relazione di cui ai commi precedenti, viene trasmessa in copia dall'istituto di credito alla regione interessata, che esprime al Ministero dei trasporti entro il termine perentorio di 40 giorni il proprio motivato parere con riferimento all'assetto territoriale e ai programmi regionali delle attività di trasporto.

Sono ammissibili alle agevolazioni di cui alla presente legge le spese da effettuare successivamente alla data di presentazione della domanda di finanziamento agli istituti di credito.

Le spese ammissibili al credito agevolato, nei casi di cui al terzo comma, comprendono il terreno, le spese murarie, gli allacciamenti, i macchinari e le attrezzature, nonchè le scorte di materie e di prodotti di consumo per l'esercizio dell'attività di autotrasporto nel limite massimo del 25 per cento degli investimenti fissi.

Il contributo in conto interessi è concesso per ogni singola richiesta con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il parere della commissione di cui al successivo articolo 8,

entro 60 giorni dalla ricezione della delibera dell'istituto di credito di cui al primo comma del presente articolo.

(È approvato).

#### Art. 8.

(Commissione consultiva)

Ai fini dell'espressione del parere sulle domande di finanziamento di cui alla presente legge, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, nomina una Commissione composta:

- a) dal Ministro dei trasporti o da un suo delegato, che la presiede;
- b) dal direttore generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione del Ministero dei trasporti;
- c) da un dirigente della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;
- d) da un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica;
- e) da sei membri, dei quali due in rappresentanza degli imprenditori, due in rappresentanza degli autotrasportatori artigiani, due in rappresentanza della cooperazione, designati dalle rispettive organizzazioni sindacali del settore autotrasporto merci in conto terzi più rappresentative a livello nazionale;
- f) da tre esperti in materia di autotrasporto merci.

Il Ministro dei trasporti nomina un funzionario del proprio Dicastero per le mansioni di segretario della Commissione. Le spese per il funzionamento della Commissione e della segreteria sono a carico degli istituti di credito secondo le quote stabilite dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro.

La Commissione si riunisce almeno una volta al mese.

(È approvato).

#### Art. 9.

(Concessione ed erogazione del contributo)

Della concessione del contributo è data comunicazione agli istituti di credito inte-

ressati ed alle imprese richiedenti il finanziamento agevolato.

Il contributo in conto interessi è determinato dalla differenza tra la rata di ammortamento, calcolata in base al tasso di riferimento vigente alla data della stipula del contratto di mutuo e la rata prevista nel piano di ammortamento calcolata in base al tasso agevolato.

La liquidazione ed il pagamento del contributo in conto interessi sono effettuati, a semestralità posticipate, in corrispondenza delle scadenze fissate nel piano di ammortamento (30 giugno-31 dicembre) sulla base degli elenchi contenenti gli estremi dei contratti di mutuo trasmessi da ciascun istituto di credito al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione.

Per la prima liquidazione relativa al rateo compreso tra la erogazione parziale o totale del finanziamento ed il successivo 1° luglio o 1° gennaio, l'istituto dovrà anche trasmettere al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione — copia del contratto di mutuo.

Gli istituti di credito, al termine della erogazione del mutuo, debbono dichiarare al Ministero dei trasporti che le somme da essi erogate in favore delle imprese beneficiarie di finanziamento a tasso agevolato, ai sensi della presente legge, sono state utilizzate per l'attuazione dei programmi oggetto del provvedimento di ammissione a contributo e che i programmi medesimi sono stati realizzati.

Il Ministero dei trasporti può disporre verifiche presso le imprese, allo scopo di controllare l'esatto espletamento dei programmi per i quali è stato concesso il contributo in conto interessi.

(È approvato).

#### Art. 10.

(Garanzie)

Ai fini delle agevolazioni previste dalla presente legge, i soggetti beneficiari di cui all'articolo 3 non sono tenuti a prestare ga-

ranzie reali nè sussidiarie, se non le normali forme ipotecarie sui beni immobili e di riservato dominio sui beni mobili acquisiti con le operazioni di credito concesse.

*(È approvato).*

#### Art. 11.

*(Prefinanziamento)*

Gli istituti di credito a medio termine che effettuino operazioni di credito agevolato ai sensi della presente legge sono autorizzati, anche in deroga a norme di legge e di statuto, a compiere operazioni di prefinanziamento a favore delle imprese di cui all'articolo 3.

Gli istituti di credito, deliberato il finanziamento ed in attesa che questo venga erogato, possono accordare immediatamente, a richiesta dell'impresa, un prefinanziamento di importo pari al finanziamento deliberato.

Il prefinanziamento, di durata non superiore a due anni, è accordato ad un tasso di interesse agevolato pari al 50 per cento del tasso di riferimento. Per consentire la applicazione di tali tassi agevolati il Ministro dei trasporti concede, con la stessa deliberazione del contributo in conto interessi sul finanziamento a valere sulle dotazioni di cui all'articolo 2 e con decorrenza dalla erogazione del prefinanziamento, un contributo in conto interessi pari alla differenza tra il tasso di riferimento ed i suddetti tassi agevolati.

Qualora non venga concesso il contributo in conto interessi sul finanziamento, all'operazione di prefinanziamento si applica il tasso di interesse ordinario.

Qualora il prefinanziamento dovesse avere durata superiore a due anni, non essendo nel frattempo intervenuta la concessione del contributo in conto interessi, per tutto il periodo eccedente il mutuatario deve corrispondere un tasso pari a quello di riferimento.

*(È approvato).*

#### Art. 12.

*(Locazione finanziaria)*

Le agevolazioni previste dalla presente legge sono estese anche alle operazioni di locazione finanziaria dei veicoli di cui all'articolo 1 effettuate dalle società che statutariamente possono svolgere tale attività, nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 3. Per le operazioni di cui sopra può essere concesso un contributo in conto canoni di valore equivalente al contributo in conto interessi previsto per l'acquisto degli stessi veicoli.

A questo fine le società locatrici devono inoltrare domanda al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione — corredata da copia di contratto di locazione finanziaria debitamente registrata, nonchè dal modulo di notizie e dall'apposita relazione di cui al precedente articolo 7.

Il contributo è concesso entro 60 giorni dalla ricezione della domanda di cui al comma precedente con decreto del Ministro dei trasporti sentito il parere della Commissione di cui all'articolo 8 ed è liquidato in una unica soluzione anticipata. Il relativo importo è determinato in base ad un apposito tasso di attualizzazione fissato con decreto del Ministro del tesoro.

La società locatrice deve ridurre i canoni a carico del locatario ripartendo tra i canoni stessi la somma ricevuta a titolo di contributo.

Della concessione del contributo è data comunicazione alle società locatrici interessate ed alle imprese locatarie.

*(È approvato).*

#### Art. 13.

*(Anticipato ammortamento del mutuo, scioglimento e cessazione dell'impresa, risoluzione del contratto)*

In caso di anticipato ammortamento volontario totale di un finanziamento concesso ai sensi della presente legge o di cessazione

definitiva dell'attività ovvero di fallimento di una impresa mutuataria, la erogazione del contributo cessa rispettivamente a partire dalla data di anticipato ammortamento, di cessazione o dichiarazione del fallimento.

In caso di anticipato ammortamento volontario parziale di un finanziamento, l'entità del contributo erogato è limitata alla parte residua.

Qualora intervenga la cessazione temporanea dell'attività dell'impresa, per i casi previsti dall'articolo 19 della legge 6 giugno 1974, n. 298, l'erogazione del contributo è sospesa con provvedimento del Ministro dei trasporti.

Nell'ipotesi di cui all'articolo precedente, in caso di cessazione definitiva dell'attività ovvero di fallimento dell'impresa locataria, o comunque di risoluzione del contratto, la società locatrice provvede alla restituzione della parte di contributo non ancora utilizzato in conto canoni.

Il contributo in conto interessi cessa nel caso in cui l'operatore, senza esplicita autorizzazione, distolga dall'uso previsto nel provvedimento di concessione delle agevolazioni i macchinari e gli impianti nei cinque anni successivi alla data di erogazione del credito agevolato, o destini ad altro uso le opere murarie nei dieci anni successivi alla data di erogazione del credito agevolato.

Il contributo in conto interessi cessa altresì nel caso in cui la cooperativa o il consorzio vengano sciolti o posti in liquidazione. Qualora la singola impresa associata receda da uno dei suddetti organismi associativi prima del totale ammortamento del mutuo e continui ad esercitare l'attività di auto-transporto potrà ammortizzare la parte residua del mutuo usufruendo del contributo in conto interessi previsto dall'articolo 4, primo comma, lettera a), della presente legge.

(È approvato).

#### Art. 14.

(Agevolazione tributaria)

Agli atti, ai contratti ed alle formalità relative alla concessione ed alla gestione dei finanziamenti al tasso agevolato di cui alla

presente legge, si applicano le disposizioni di cui al Titolo IV del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601.

Gli onorari ed i diritti spettanti ai notai, ai consigli notarili ed agli archivi notarili per i contratti, gli atti e le formalità inerenti ai finanziamenti concessi dagli istituti facoltizzati ad operare ai termini della presente legge, nonchè i diritti spettanti alle cancellerie per la trascrizione dei privilegi, sono ridotti alla metà.

Le modificazioni agli atti costitutivi degli istituti stessi sono registrate a tassa fissa e gli onorari ed i diritti notarili sono ridotti alla metà.

(È approvato).

#### Art. 15.

(Copertura finanziaria)

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 74 miliardi per l'anno finanziario 1980, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per gli anni 1979 e 1980.

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

(È approvato).

**P R E S I D E N T E .** Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

**D ' A M E L I O .** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**D ' A M E L I O .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, colleghi, il Gruppo della Democrazia cristiana darà voto favorevole al disegno di legge in esame. Va subito sottolineato, con particolare soddisfazione, insieme con quanto ha già detto l'illustre relatore Pacini, che è la prima volta che si dispone un provvedimento di finanziamento per l'autosporto merci in conto terzi. E

questo non è fatto di poco conto se si pensa alla situazione certamente non felice in cui si trova in Italia tutto il settore dei trasporti e dell'autotrasporto merci in particolare (non parliamo poi di quello in conto terzi).

È appena il caso di dire che il settore dei trasporti non è cresciuto in modo equilibrato nei vari sistemi (viario, ferroviario, marittimo e aereo) e che il sistema viario è cresciuto in fretta e male, spesso a scapito degli altri sistemi, soprattutto di quello ferroviario, facendo saltare ogni previsione programmatica.

È anche opportuno rilevare che all'interno dello stesso sistema viario il settore dell'autotrasporto merci risulta fortemente squilibrato a scapito del conto terzi: quest'ultimo rappresenta appena un terzo del settore. In più c'è da rilevare che il parco macchine dell'autotrasporto merci risulta essere per gran parte vecchio e superato: fatto questo che espone a seri pericoli specificatamente gli autisti e, più in generale, anche gli utenti della strada, impedendo un serio sviluppo economico di tutto il settore. Di qui la necessità di pervenire nel più breve tempo al riequilibrio fra il trasporto merci su strada, l'autotrasporto e le altre forme di trasporto, ferroviario e marittimo, e, all'interno dello stesso settore, fra il trasporto per conto terzi e quello in conto proprio.

Se vogliamo pervenire a un più armonico sviluppo economico non solo del settore, ma di tutta l'economia italiana, dobbiamo migliorare i trasporti e garantire anche lo sviluppo dell'occupazione. Per fare tutto questo dobbiamo subito incrementare lo sviluppo del trasporto in conto terzi. E poichè questa esigenza, come quella che porta al miglioramento delle forme di trasporto ferroviario e marittimo, è avvertita da tutti, prego l'onorevole Ministro di promuovere subito le iniziative necessarie, senza escludere l'emana-zione di nuove direttive agli uffici periferici della motorizzazione, perchè siano aumentate le concessioni di licenze per il trasporto in conto terzi, siano accelerate le procedure ed eliminate le lungaggini.

Ciò detto, al Gruppo della Democrazia cristiana sembra di grande importanza il fat-

to che, finalmente, si sia pervenuti al presente disegno di legge, che assicura 150 miliardi al fondo nazionale per il credito all'autotrasporto e riserva il 40 per cento della dotazione alle cooperative, ai consorzi e agli operatori del Mezzogiorno. A tale proposito, chiedo che si cominci finalmente a controllare se il tanto esaltato 40 per cento che le leggi d'oggi destinano sempre al Mezzogiorno d'Italia sia effettivamente destinato alle imprese in esso operanti.

Sembra anche a noi importante in questo disegno di legge il fatto che si esentino i soggetti beneficiari dal prestare garanzie reali o sussidiarie. Sono tentato, a questo proposito, di lasciarmi andare, come ha fatto il collega Libertini, ad alcune amare considerazioni sul modo con cui operano le banche, soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia. Basti dire che è inaccettabile il fatto che si continui a dare aiuto a chi realmente non ne ha bisogno, mentre si evita a priori di rischiare da parte delle banche, finanziando imprese che pure hanno volontà e spesso presentano progetti che hanno la loro validità e che ben potrebbero contribuire non solo a incrementare l'occupazione, ma anche a dare un impulso all'economia.

Vanno eliminati o corretti alcuni meccanismi sul credito, soprattutto se vogliamo seriamente e concretamente promuovere l'industrializzazione nel Mezzogiorno; diversamente continueremo ad assistere all'arrivo di qualche imprenditore che, quando tutto va bene, si ferma nei dintorni di Roma, ma quasi mai si spinge più a sud.

Certo, per tornare al presente disegno di legge, rimangono alcune preoccupazioni, già del resto evidenziate da altri colleghi anche qui in Aula: queste preoccupazioni riguardano soprattutto il timore che alcuni articoli non assicurino ai piccoli imprenditori il godimento dei benefici previsti. Un'altra preoccupazione riguarda l'appesantimento delle procedure. Per quanto concerne la prima preoccupazione, credo che, per una migliore interpretazione del presente disegno di legge, debba valere anche come metodo di comportamento per il Ministro l'esposizione fatta da più parti sull'interpretazione univoca, in base alla quale i piccoli imprenditori pos-



sono e debbono accedere ai benefici di cui al presente disegno di legge. Per quanto riguarda l'appesantimento delle procedure, credo che sarebbe stato opportuno un maggiore snellimento. Tuttavia credo che le parole testè pronunciate anche dal Ministro ci lascino un po' più tranquilli.

Comunque è sempre insufficiente e mai bastevole lo sforzo che si deve fare da parte di tutti, e in primo luogo da parte del Parlamento, per una vigilanza più assidua, perchè le procedure vengano snellite al massimo, in modo che i benefici possano giungere senza ritardi agli utenti.

Per tutte queste ragioni, per tutti gli aspetti positivi e soprattutto per il fatto che il dibattito ha messo in risalto la necessità di pervenire, nel più breve tempo possibile, ad un più organico disegno di legge, che, assicurando i benefici normativi, garantisca anche un più consistente apporto finanziario per intervenire a sostegno di questo settore, il Gruppo della Democrazia cristiana darà voto favorevole e nel contempo ringrazia il relatore per il suo sforzo e per la limpidezza usata nell'esposizione della sua relazione.

Colleghi, il presente disegno di legge vuole essere anche una doverosa testimonianza verso i piccoli imprenditori e gli autotrasportatori che con sacrifici immani e con grande sforzo di volontà, sacrificando anche le ore di sonno, riescono a supplire a carenze organizzative, legislative. In conclusione, per questi motivi il Gruppo della Democrazia cristiana, ringraziando anche l'onorevole Ministro, darà voto favorevole. (*Applausi dal centro*).

**M I T R O T T I .** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**M I T R O T T I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, una brevissima dichiarazione di voto, anche perchè l'intervento del Ministro, successivo al mio, mi pone nelle condizioni di guadagnare migliore chiarezza per i miei convincimenti.

Non si tratta di una lettura erronea dell'articolo 10, onorevole Ministro, ma uni-

camente di una lettura correlata agli articoli 6 e 7 del disegno di legge. Dal momento che ho motivo di ritenere che tale correlazione sia sfuggita alla sua attenzione, mi permetto di riprendere il contenuto dell'articolo 6 laddove chiaramente dice: « La domanda deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessaria per l'istruttoria, ferma restando la facoltà per gli istituti di credito di richiedere ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria stessa ». Ora, questa facoltà...

**F O R M I C A ,** *ministro dei trasporti.* Non è mica una garanzia!

**M I T R O T T I .** Questa non è una garanzia, ma quando una richiesta è in pendenza perchè non può essere evasa dalla azienda, se l'evasione la si fa risalire alla pretestuosità della richiesta dell'istituto, praticamente si realizza una garanzia accessoria che non è prevista. Riterrà sofisticato questo ragionamento, onorevole Ministro, ma lei stesso ha dato atto della farraginosità di questo comportamento e critiche agli istituti di credito — che si ostinano a conservare la linea del miglior garantismo nei loro affari — mi sembra siano venute coralmemente dalle altre parti politiche intervenute nel dibattito.

Ho ravvisato in questa facoltà degli istituti di credito, congiuntamente alla caratteristica che si è assegnata alla relazione, elementi surrogatori di una garanzia di fatto, ma che sul piano operativo sono destinati a concretare quell'ostacolo alla evasione di queste pratiche che la mia parte politica paventa e che le altre parti politiche possono anche non paventare. Vuol dire che gli eventi e il dispiegarsi dell'azione della legge assegneranno in futuro le ragioni e i torti. Io ribadisco che la soluzione intravista dalla mia parte politica era ben altra: quella di un affidamento in locazione finanziaria dei mezzi, che è la sola soluzione che non impegna per un titolo di proprietà da acquisire e che quindi lascia fuori ogni forma di garanzia. Sottolineo ancora, onorevole Ministro, che il mio intervento ha voluto essenzialmente significare questo: la scelta

è sbagliata all'origine; si doveva battere la strada della locazione finanziaria, che non impegna i beneficiari in offerte di garanzie e che, stando alle difficoltà del settore (è detto nella relazione ed è stato riconosciuto negli interventi), evita di impoverire ancor più le possibilità operative delle imprese, monocellulari o pluricellulari che siano.

È su questo punto che avevo inteso chiedere la verifica del convincimento del Governo. Il fatto poi che il disegno di legge sia d'iniziativa parlamentare e non governativa ritengo non sminuisca i richiami che ho rivolto al Governo, se al Governo dobbiamo illuderci di poter continuare ad assegnare una funzione di orientamento e di programmazione doverosa quale compito istituzionale.

Io peraltro avevo richiamato le linee programmatiche del Governo, quali potevano e possono essere lette nelle relazioni dei bilanci 1980 e 1981. Tali linee sono in sintonia con quelle riportate nella relazione del disegno di legge n. 1028. Una identità, seppure surrettizia, me la deve riconoscere, onorevole Ministro; riconoscendomi l'identità tra le previsioni della legge d'iniziativa parlamentare e quelle governative relative ai bilanci 1980 e 1981 deve altresì riconoscere che le responsabilità del Governo non sono secondarie alle responsabilità parlamentari richiamate.

Effettuate queste chiarificazioni, che ritengo possano essere state rese necessarie dal mio argomentare non sufficientemente chiaro, così come ho detto nel precedente intervento, sciolgo ora la riserva di esprimere un voto su questo disegno di legge. Il voto non può essere che di astensione di fronte alla mancata iniziativa, da parte di questo ramo del Parlamento, tesa a conseguire qualche risoluzione emendativa del testo criticato nel precedente intervento.

Il voto di astensione non vuole essere un voto che rifugge da responsabilità, in quanto la portata critica del precedente intervento poteva anche motivare a sufficienza, e a ragion veduta, un rigetto in sede di vo-

tazione. Ma ritengo che le condizioni specifiche del settore siano tali da assegnare al Governo (e alla maggioranza del Parlamento che intravede la linea di sviluppo legislativo del disegno di legge n. 1028) il credito di una sperimentazione pratica. La mia parte politica si affida agli eventi; teme che gli eventi non la smentiscano, ma per il bene del settore forse non è male che il Movimento sociale italiano-Destra nazionale risulti perdente in questa previsione.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge n. 1028. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**E approvato.**

Resta pertanto assorbito il disegno di legge n. 159.

**Autorizzazione alla relazione orale  
per i disegni di legge nn. 1119 e 1122**

**T A V I A N I .** Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E .** Ne ha facoltà.

**T A V I A N I .** A nome della 3ª Commissione permanente, chiedo, a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per i disegni di legge: « Ratifica ed esecuzione degli Scambi di Note fra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia effettuati in Belgrado rispettivamente il 27, 29 e 30 dicembre 1977 ed il 24 luglio-29 settembre 1978, relativi alla proroga fino al 31 dicembre 1978 dell'accordo della pesca, firmato dai due Stati il 15 giugno 1973 » (1119) e: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia concernente il canone per il rifornimento idrico del comune di Gorizia, firmato a Gorizia il 9 maggio 1979 » (1122).

**P R E S I D E N T E .** Non facendosi osservazioni, le richieste si intendono accolte.

**Discussione del disegno di legge:**

« **Disciplina dei servizi aerei non di linea** » (706), d'iniziativa dei deputati Accame; Marzotto Caotorta ed altri (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati) (Relazione orale)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: « **Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione** »

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Disciplina dei servizi aerei non di linea** », d'iniziativa dei deputati Accame; Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Garocchio, Morazzoni, Perrone, Rubino, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Lucchesi, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi Vittoria, Sanese, già approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati e per il quale è stata autorizzata la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare il relatore.

**D A M A G I O**, relatore. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, colleghi, il disegno di legge in esame risulta dalla unificazione delle due proposte di legge n. 67, d'iniziativa del deputato Accame, e n. 230, d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta ed altri, già approvato dalla Camera dei deputati.

La materia della regolamentazione dei servizi aerei non di linea, con particolare riferimento al settore dei voli *charter*, è stata già oggetto di iniziative parlamentari e di Governo sin dalla VI legislatura. Anche convegni di studio, a livello internazionale, come quello di Taormina del novembre 1976, promosso dalla università di Messina, hanno affrontato gli aspetti del trasporto aereo *charter* e del movimento turistico ad esso collegato, mettendo in rilievo la urgente necessità di adottare un organico provvedimento legislativo, diretto a regolamentare in modo adeguato la materia. Il provvedimento trae origine da una proposta di legge presentata nel gennaio 1977 che subì un lungo

*iter* parlamentare con ripetuti esami da parte della Commissione trasporti della Camera dei deputati in sede di comitato ristretto, ove furono acquisiti i pareri di esperti del settore, di rappresentanti delle compagnie aeree e delle organizzazioni sindacali.

La proposta di legge venne modificata in sede referente, ma non completò l'*iter* legislativo perchè non fu discussa in Aula.

Nella presente legislatura sono state presentate sempre alla Camera le due proposte anzidette, unificate nel disegno di legge già approvato ed oggi al nostro esame.

Con l'articolo 1 si modifica la denominazione del capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, sostituendo la dizione « dei servizi minori » con la nuova espressione « dei servizi non di linea, del lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio ».

La nuova denominazione risponde pienamente alla rilevanza ed alle dimensioni di attività aeree, che non possono essere più considerate « servizi minori ». Peraltro la nuova denominazione è conforme agli obblighi assunti dall'Italia e derivanti dalla ratifica della convenzione di Chicago; essa inoltre risponde alla prassi, ormai costantemente seguita, che identifica nei « servizi non di linea » le attività aeree che non è possibile configurare nè come servizi di linea nè come voli di carattere non commerciale.

Con l'articolo 2 si sostituisce quella parte del codice della navigazione che disciplina il rilascio della licenza per i voli effettuati da compagnie italiane. Con la nuova formulazione si rende conforme la legislazione italiana agli obblighi internazionali derivanti dalla citata convenzione di Chicago, ove all'articolo 5 è riconosciuto il diritto all'esercizio dei servizi non di linea salva la facoltà dello Stato di « porre quelle regolamentazioni, condizioni o limitazioni che ritenga desiderabili », e ciò soprattutto per l'esercizio di questo diritto da parte delle imprese nazionali. Nessuna innovazione viene introdotta per le attività delle imprese straniere, che si avvalgono della prassi internazionale, ormai costantemente seguita, dell'approvazione preventiva di volta in volta. L'articolo 3 sostituisce l'articolo 789 non introducendo

alcuna innovazione per quanto riguarda i titolari delle autorizzazioni di cui all'articolo 751, ma estendendo l'obbligo di assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo anche all'esercente di servizi di trasporto aereo non di linea, ai sensi degli articoli 946 e 996 e seguenti sino a 1000, che regolano l'obbligo dell'assicurazione dei passeggeri per gli esercenti dei servizi aerei di linea.

L'articolo 4 sostituisce l'articolo 790 del codice della navigazione e fissa la nuova durata delle licenze da tre a cinque anni; inoltre introduce la innovazione del silenzio-rinnovo per consentire agli operatori adeguate programmazioni, che corrispondano effettivamente ai notevoli investimenti che il settore comporta. Si riproduce il divieto di cessione del servizio per il quale è stata rilasciata la licenza e s'introduce la innovazione riguardante la possibilità di sanzioni pecuniarie nei casi di inosservanza delle disposizioni relative ai servizi di linea e non di linea e del regolamento di attuazione di cui al successivo articolo 6. Nei casi più gravi, soltanto per le imprese italiane, è prevista anche la sospensione e, per i recidivi, la revoca della licenza.

Con l'articolo 6 si dispone, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'emanazione, a mezzo di decreto del Ministro dei trasporti, del regolamento di attuazione del capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, che deve stabilire le modalità di rilascio delle licenze e delle autorizzazioni di esercizio dei servizi aerei non di linea.

Concludendo, il disegno di legge in esame risponde alla urgente necessità di adottare una disciplina legislativa per i servizi aerei non di linea, tenuto conto dell'importanza che il settore riveste nella moderna economia ed al servizio della collettività.

Infine è da evidenziare e sottolineare che la formulazione normativa del provvedimento, maturata in diverse sedi — sia alla Camera che al Senato — risponde in modo soddisfacente all'esigenza di incentivare adeguatamente il settore dei *charter* senza, nel contempo, incidere negativamente sul settore aereo dei servizi di linea, notoriamente in grave crisi.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Mitrotti. Ne ha facoltà.

**M I T R O T T I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, anche per questo provvedimento mi sia consentito esternare i convincimenti della mia parte politica. Essi traggono origine da considerazioni, remote nel tempo, sulla reale situazione del settore; peraltro l'ordine del giorno che viene proposto nell'occasione dibattimentale del disegno di legge n. 706 rinnova questo ricordo a quanti hanno memoria labile. Proprio in relazione alla situazione del settore mi sembra sia doverosa una puntualizzazione critica sul disegno di legge n. 706, in quanto nell'*iter* dibattimentale della Commissione sono stati messi a fuoco alcuni risvolti che risulta utile riprendere in quest'Aula. I risvolti di rilievo emersi nella sede dell'8ª Commissione essenzialmente riguardano il tipo di scelta del Governo così come risulta dalla lettura del disegno di legge n. 706. Inoltre elemento utile per una valutazione del disegno di legge al nostro esame può ricercarsi e trovarsi nel lavoro di indagine portato a compimento della commissione Robaldo. Sono questi i due poli entro i quali si possono tessere le argomentazioni per concretare i convincimenti di ciascuno.

Orientamento del Governo è quello di intervenire per una ristrutturazione della gestione delle linee aeree. È recente il lavoro, collaterale a questo obiettivo, portato avanti dall'onorevole Ministro: la stampa di oggi riporta annotazioni sulle intese in corso per raggiungere questo traguardo. Ma altresì la stampa di oggi, a fianco degli orientamenti di ristrutturazione del settore aereo, riporta anche convincimenti qualificati di organizzazioni del settore che danno il contributo di valutazioni e di indicazioni che mi sembra utile non disattendere in un dibattito parlamentare ai fini del perseguimento di quella ottimalità del provvedimento legislativo che ritengo sia nelle attese di ciascuno. In particolar modo per quanto riguarda i voli *charter*, si coglie dai suggerimenti di queste organizzazioni l'orientamento

mento, condiviso, di assegnare all'Itavia un pacchetto integrativo di linee nazionali nonchè di consentire, sempre all'Itavia, la ristrutturazione della flotta per l'effettuazione di servizi *charter* sul corto, medio e lungo raggio. È questo il parere dell'ANPAC, ripreso in una nota del « Giornale d'Italia », interessante ai fini degli sviluppi del lavoro governativo nel settore.

Oltre a queste indicazioni è stato possibile ricavare, dal dibattito in Commissione, i convincimenti delle diverse parti politiche che in prima istanza hanno rigettato il testo del disegno di legge n. 706, così come pervenuto dalla Camera, in quanto era stato ravvisato all'interno dell'articolo 6 un disposto normativo che imponeva « limiti » alla espansione dell'attività *charteristica* in correlazione con le esigenze dei voli della rete civile.

Di fronte a questa occasione di verifica dei propri convincimenti, le posizioni politiche hanno essenzialmente subito questa diversificazione: c'è stato chi ha espresso sostegno all'attività della compagnia di bandiera (anche se, in alcuni casi, questo sostegno può essere intravisto come eccesso di difesa) e c'è stato chi, con visione libera, ha guardato ad una espansione del volo *charter* in assonanza col tipo di espansione che questo servizio ha avuto oltre i confini dell'Italia. In più è stato fatto rilevare come, nel disciplinare questo settore, non possa essere elusa l'indicazione del *memorandum* della CEE che ha segnato delle linee orientative di organizzazione, linee che affidano alla liberalizzazione le caratteristiche primarie del settore allo scopo di conseguire una flessibilità del servizio che è fisionomia principale, tipica del volo *charter*. In tal modo, è stato detto, si può conseguire lo scopo di ottenere una competitività tale da far rientrare nel pacchetto dei voli *charter* italiani buona parte, almeno, di quella percentuale che è assorbita invece dai voli *charter* organizzati oltre confine.

Sono state affidate alla 8ª Commissione delle indicazioni, peraltro rilevabili dalla relazione della commissione di indagine Robaldo. Questi dati ci consentono di conoscere come, a livello europeo, operino nel

settore *charter* 45 compagnie, che coprono peraltro il 57 per cento del complessivo volume di traffico aereo, così come ci è stato dato modo di sapere (attraverso gli elementi offerti alla valutazione dei membri dell'8ª Commissione) che il 90 per cento del volume dei voli *charter* è del tipo *inclusive tour* (ossia allargato a servizi collaterali che vanno dal trasporto a terra al pernottamento, al ristoro). Sono queste caratteristiche che delineano una tipicità del volo *charter* che non può essere ingabbiata nella concezione ristretta del volo civile. Da ciò scaturisce la considerazione che non vi può essere correlazione subalterna tra la funzione del volo civile e quella del volo *charter*.

Mi sembra che queste considerazioni siano alla base anche di quei suggerimenti dell'ANPAC che ho riportato prima.

Volendo ritornare al testo in esame, con l'arricchimento di queste considerazioni, deve rilevarsi come l'emendamento introdotto dalla Camera, e parzialmente modificato in 8ª Commissione, praticamente vanificasse gli intendimenti di un incentivo da fornire al settore attraverso una regolamentazione che vietasse e punisse gli abusi. Il provvedimento n. 706 concretava, così come era pervenuto dalla Camera, e, dico io, continua a concretare, così come rassegnato dall'8ª Commissione, più che un beneficio per il settore dei voli *charter*, un danno potenziale in quanto non elimina la possibilità di limitazione che all'attività dei voli *charter* può rivenire da una correlazione con i voli civili, ma sposta questa limitazione e questa occasione di attrito e di conflittualità al momento in cui diverrà attuativo il regolamento.

Mi è consentito dire questo, in quanto posso argomentare che, in contrapposizione ai convincimenti espressi di liberalizzazione, di flessibilità e di competitività del volo *charter*, l'articolo 6 assegna alle funzioni del regolamento la individuazione dei tipi, delle caratteristiche e dei modi di offerta dei servizi di trasporto *charter*.

Il volo *charter*, così diversificato come è (per caratteristiche) dal volo civile, ha altresì una caratteristica aggiuntiva: quella di non poter essere predeterminato in quan-

to non è il programma di sviluppo del settore *charter* che può impostare, almeno in larga parte, il progetto di definizione dei modi di offerta, ma è l'operatore turistico che, al tempo stesso, effettua la programmazione e realizza il momento operativo di questo specifico servizio civile; e gli operatori turistici sono realtà difficilmente governabili attraverso una norma, specie quando essi risiedono oltre i confini della nostra Italia. Mi sembra quindi non sufficientemente sorretta da considerazioni valide l'ipotesi che il regolamento di attuazione determini i tipi, le caratteristiche e i modi d'offerta del servizio.

Queste considerazioni ovviamente mettono in luce diversa il disegno di legge n. 706; questa luce assume toni ancora più cupi quando, a corollario di queste brevi considerazioni specifiche che ho svolto sulla qualità del servizio, si aggiunge qualche considerazione sulla situazione dei voli civili.

Mi sembra d'obbligo, nel momento in cui si vara un provvedimento di disciplina di un settore dei voli, quello *charter*, non disattendere alcune osservazioni relative al settore civile. Le mie osservazioni ineriscono alla situazione di gestione del settore civile, la quale è estremamente pesante; stranamente, in occasione del varo di questo provvedimento, non è affiorata dai banchi di altre parti politiche che pure puntualmente, puntigliosamente e con capacità riconoscibile l'hanno sollevata in altre occasioni.

Ritengo invece doveroso accennare, sia pure brevemente, ad alcune situazioni interne alla gestione dei voli civili — tramite la compagnia di bandiera — perchè esse aggiungono elementi di valutazione del provvedimento in esame e inducono a riflettere se risulta poi valido, ai fini del conseguimento di obiettivi utili alla collettività, mettere coperchi sulla pentola in ebollizione di siffatta gestione del volo civile in danno, addirittura, di attività che ben hanno figurato fino ad oggi e che meglio possono figurare in futuro.

Quello che si è temuto di realizzare e che ci si ostina a far permanere nello spirito del disegno di legge n. 706, così come è stato licenziato dall'8ª Commissione, è una pos-

sibilità concorrenziale dei voli *charter* nei confronti delle linee civili. La povertà e la non proponibilità delle argomentazioni addotte già assegnano dimensione adeguata a questo eccesso di difesa. È argomentazione improponibile la temuta ripetitività dei voli *charter* che mi sembra sia invece conaturata allo stesso volo *charter*; così come non è proponibile il timore di concorrenzialità (nei voli) poichè, quanto meno, ci si deve affidare a una verifica, nei fatti, del livello qualitativo del servizio che si offre. Dico questo non per spirito di punizione della compagnia di bandiera, ma unicamente perchè vedo nelle eterne leggi di mercato — di cui la concorrenza è sovrana e giudice — e in questa possibilità concorrenziale l'unico rimedio utile per una gestione che non ha saputo utilizzare il lavoro parlamentare fino ad oggi portato avanti, nè ha saputo trovare nella responsabilità parlamentare adeguati e necessari correttivi.

Siamo in una situazione di gestione del volo civile che rasenta l'incredibilità per la negatività di alcuni dati che offre. Ne propongo uno, quello del trasporto merci. Potrei altresì richiamare alla memoria dei presenti il fallimento della gestione dei voli *charter* tentata nel 1972 dall'Alitalia. Ora, sia la prima soluzione (il rifiuto di gestire una politica del trasporto merci ed il privilegiare soluzioni di trasporto misto passeggeri-merci), sia il fallimento del tentativo di gestione di voli *charter* portano a dedurre come la scelta Alitalia sia una scelta unicamente finalizzata — e dovrei aggiungere in termini strettamente monopolistici — al trasporto civile. Ben venga, al limite, questa scelta di specializzazione — chiamiamola così — dei voli Alitalia, ma, in virtù di questa scelta di specializzazione dei voli mi sembra non si possa chiedere e ottenere che insorgano limitazioni per attività diverse dai voli civili, specie quando non si è nelle condizioni di argomentare e dimostrare che queste attività diversificate dai voli civili comportano delle penalizzazioni per questi ultimi. Tali argomentazioni non sono state offerte alla considerazione e alla valutazione dei membri dell'8ª Commissione e non sono state offerte alla valutazione e

alla considerazione dei presenti in questa Aula. Mi sembra quindi sconfessabile il proposito, perseguito, di ancorare lo sviluppo di un settore di volo — che mostra di avere orizzonti larghissimi — alla tutela del volo civile che è tutto da rivedere e da riorganizzare.

Se ho ripreso questa situazione dell'Alitalia, l'ho fatto anche sulla scorta di commenti qualificati e allargati che è stato possibile cogliere. Riviste specializzate hanno titolato, così come ho rilevato in Commissione, in siffatto modo: « Risponde l'Alitalia o la procura della Repubblica? ». Oppure: « Ipotesi da verificare: miliardi di fondi occulti all'Alitalia? ». E ancora: « Alitalia, la sintesi di un'errata programmazione; non è imputabile solo a fattori negativi esterni la forte perdita finanziaria che caratterizza da tempo la gestione dell'Alitalia ». « Come perdere 130 miliardi » è stato un altro titolo della stampa specializzata; i 130 miliardi sono, appunto, il disavanzo del 1979. Ed ancora: « Una sospetta chiusura di informazioni sui risultati del traffico e sui dati aziendali che non trova riscontro nel passato ». Mi sembra che vi sia materia sufficiente per riflettere sulle indicazioni che ho ripreso in quest'Aula. A questa materia e a quella che ho testè ripreso dal mio intervento in Commissione vorrei aggiungere solo qualche considerazione finale che abbia valore di scelta politica in fatto di definizione dei voli *charter*. La mia parte politica ribadisce, in questa occasione, la necessità di fare delle scelte univoche in fatto di trasporti aerei — il problema potrebbe dilatarsi all'argomento, che abbiamo testè licenziato, del trasporto a terra — che impegnino ad una legislazione altrettanto univoca. Dal provvedimento in esame — tipico esempio di compromesso anche per il modo in cui è stato emendato dall'8ª Commissione — queste scelte univoche non traspaiono. Si cerca di tenere in piedi, con provvedimenti di copertura, l'attuale gestione dei voli civili che, come è dimostrato, stride notevolmente con la possibilità di sviluppo dei voli *charter*.

Scelta univoca significa giungere finalmente a quelle riforme generali del settore che delineano con chiarezza gli ambiti di

intervento di ciascuna componente del settore. In tale visione sosteniamo la necessità di individuare una linea di sviluppo dei voli *charter* senza limiti di condizionamento e in assonanza con i criteri di liberalizzazione quali si evincono dal *memorandum* della CEE.

Inoltre, per anticipare i tempi, è necessario intravedere la realizzazione di una rete aerea del terzo tipo, a sviluppo interregionale. Mi sembra che le sollecitazioni fatte in quest'Aula, attraverso l'ordine del giorno che è stato passato in bozza di stampa, vogliamo dire anche questo: vogliamo dire, cioè, che le regioni meridionali sono troppo condizionate dall'uso di una rete di voli che trova i suoi poli di sviluppo in zone del Nord. Non si ha la pretesa di richiedere l'estensione dell'attuale maglia di voli fino a frequenze utili alle zone meridionali in quanto si ha conoscenza e coscienza dell'antieconomia di siffatta politica, ma si chiede di ipotizzare la possibilità di sviluppo futuro di una terza rete a livello interregionale. Questa soluzione, che prospettiamo in Aula come proposta della nostra parte politica, non si intravede nè negli interventi nè nelle ipotesi offerte dalla relazione stessa. Ci auguriamo che questa soluzione formi in futuro oggetto di riflessione e che da essa scaturiscano conseguenti adempimenti.

Vorrei cogliere l'occasione — ai fini dell'economia dei lavori dell'Aula — per dichiarare, in occasione di questo mio intervento, il voto di astensione del Movimento sociale italiano-Destra nazionale; un voto di astensione che è insoddisfazione per il tipo di emendamento che si è inteso apportare; un emendamento, cioè, che ha cancellato dal periodo incriminato solo la parola « limiti » e ha lasciato la restante dizione: « nonchè ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea tenuto conto della periodicità e ripetitività dei voli non di linea ». Mi sembra che il gioco di parole che si è tentato facendo scomparire la parola « limiti » venga vanificato dal successivo richiamo alla « periodicità » ed alla « ripetitività », fattori, questi, intrinseci alle caratteristiche dei voli *charter*. Paventiamo, dal permanere di questa dizione, che nel seguito possa essere

operata una stesura del regolamento di attuazione che faccia rivivere, nella sostanza, i « limiti » attraverso i concetti, appunto, di periodicità e ripetitività. Tanto — lo diciamo fin da ora — vanificherà, sul piano della operatività della legge, ogni buon intento che pure non abbiamo difficoltà a riconoscere in coloro che hanno presentato il provvedimento di legge.

Pertanto, visto il permanere di questi elementi di dubbio, riconfermo in Aula il voto di astensione del Movimento sociale italiano-Destra nazionale.

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Ne ha facoltà.

**M A S C I A D R I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prendiamo in esame questo disegno di legge (che in realtà è in seconda lettura in quanto la Commissione della Camera dei deputati l'ha esaminato per lungo periodo di tempo) dopo tre o quattro anni da quando è stata fatta la prima stesura da parte di emeriti parlamentari. Finalmente dunque ci si accinge a varare, per quanto ci riguarda almeno, il provvedimento nella giornata di oggi, consapevoli come siamo che se alcune modificazioni nel provvedimento stesso verranno apportate, che per la verità non sono di gran significato, l'iter parlamentare non sarà ancora concluso, perchè l'altro ramo del Parlamento dovrà riesaminare il provvedimento. Tutto ciò con la certezza che la Camera raccoglierà i motivi che hanno ispirato l'unanimità dei Gruppi parlamentari presenti qui in Aula nel suggerire una modificazione al testo originario con cui la Camera l'aveva inviato alla nostra attenzione e alla nostra deliberazione.

I senatori presenti e l'onorevole Ministro sanno come il provvedimento abbia in effetti un anno di nascita, il 1976, anno in cui si tenne un convegno internazionale sotto l'egida dell'università di Messina a Taormina. Fu così sollevata allora una serie di argomentazioni in favore della liberalizzazione dei voli *charter*. Credo fosse la prima volta nel nostro paese che un problema di così grande rilevanza veniva affrontato

perchè a mia memoria prima di allora mai il problema era stato affrontato.

A seguito di quel convegno alcuni parlamentari di vari partiti, prendendo spunto dalle conclusioni raggiunte, hanno abbozzato le proposte di legge che sono venute alla considerazione dell'altro ramo del Parlamento, il quale si è incaricato di stendere un testo unificato che raccogliesse sforzi ed esperienze di varie parti politiche.

Qual era la situazione allora, nell'anno di nascita 1976, e qual è la situazione oggi, anno 1980? La considerazione unanime che si era fatta era che purtroppo ci si avvaleva di norme, di regolamenti di un codice della navigazione aerea che risaliva all'anno 1942, quando l'aviazione era naturalmente un'altra cosa e non aveva certo avuto lo sviluppo che poi ebbe negli anni avvenire, passata la guerra e verificatisi i grandi passi avanti in quel campo.

Un altro motivo preso in considerazione era che il volo non di linea non poteva essere ritenuto occasionale, come in altri tempi si era ritenuto. Il volo non di linea o *charter* non poteva essere un volo da effettuarsi solo per speciali eventi, ma un volo che doveva essere regolamentato alla stessa stregua di come veniva regolamentato in tutte le altre nazioni del mondo, Europa compresa, che hanno una situazione ben diversa (come già abbiamo avuto modo di discutere in sede di Commissione) dalla nostra.

La situazione oggi esistente in Europa — e parlo solo della parte a noi più vicina, che ha storia, tradizioni, interessi assai vicini ai nostri — è data dalla presenza di 45 compagnie aeree di *charter*. In Italia in buona sostanza le compagnie aeree di *charter* oggi non esistono più. Avevamo negli anni '70 in Italia una compagnia aerea di *charter*, la SAM, che era una proliferazione dell'Alitalia. E l'Alitalia, per ragioni la cui validità non ho mai capito, ha chiuso nell'anno 1972 l'attività di *charter*, per cui siamo rimasti senza una compagnia aerea di *charter*, contro le 45 esistenti nelle altre nazioni.

Per esemplificare in qualche modo, dirò che alcune di queste compagnie, come la Sterlyng, trasportano 2 milioni e mezzo di



passaggeri all'anno, la Condor, un milione e mezzo di passeggeri all'anno, quando si pensi, solo per comparare, che l'Alitalia con tutti i voli nazionali, internazionali ed intercontinentali nel giro di un anno trasporta sei milioni e mezzo di passeggeri. Due sole compagnie, delle 45, danno 4 milioni di trasportati. Ciò sta a significare che il mercato del *charter* è un mercato fiorente, anche e soprattutto in Europa. Basterà semmai considerare, ad aggiunta delle cifre ufficiali da me fornite (non parlo della fantasia), che dai dati dell'ICAO (organizzazione internazionale, sezione dell'ONU) in Europa il 57 per cento di coloro che volano sono trasportati da voli *charter* e soltanto il 43 per cento è trasportato da voli di linea. Vale a dire che non si tratta certo di un fenomeno disprezzabile, da non tenere in conto, ma che la maggior parte degli europei, come ho potuto dimostrare attraverso cifre ufficiali, volano con voli *charter*.

Questi i dati di fondo che dovevano consigliare parlamentari e Governo ad adottare il provvedimento sottoposto alla nostra approvazione. La filosofia sulla quale ci si muove per i voli *charter* — e d'altra parte questo è anche consigliato da un *memorandum* della CEE del luglio 1979 — è che ci sia la liberalizzazione in tutti i paesi della CEE di questi voli con particolare riferimento ai voli *inclusive tour*. Il problema di fondo rimane quindi quello della liberalizzazione. Un grande problema che è emerso nella discussione in Commissione, che credo abbia turbato e turbi forse le coscienze di qualche Gruppo o di qualche parlamentare, è il danno che può nascere a seguito della concorrenza che questi voli non di linea eventualmente possono fare ai voli di linea. È un grosso discorso che si sviluppa ormai da anni, che però le altre nazioni, all'avanguardia nel settore, hanno già risolto in un modo molto semplice: chi vola *charter* o vola in quel modo o non vola. La clientela è assolutamente diversa, come cercherò di dimostrare ai colleghi; il mezzo è lo stesso, è l'aria: ognuno lo sa. Però le caratteristiche, i tipi, i modi di offerta sono ben diversi. Una distinzione occorre, credo, a tal proposito per dare un significato al

valore dell'espressione « voli non di linea »; i voli non di linea si distinguono, secondo una statistica ufficiale, come segue: 90 per cento sono voli tutto compreso, 7 per cento sono voli per uso proprio, 3 per cento sono voli occasionali. Immagino di non dovere attardarmi a dare spiegazioni circa il significato di questi termini: volo occasionale significa evidentemente un volo che non è nè ripetitivo nè periodico. Si gioca una partita di calcio a Colonia, e allora i tifosi della Juventus o di un'altra squadra prendono il volo per andare a Colonia per quella determinata manifestazione sportiva, ma rappresentano il 3 per cento; il 7 per cento, per uso proprio, vuol dire alcune società le quali per occasioni particolari desiderano trasportare i loro dipendenti in certe località al fine di tenere un convegno o un seminario. Il 90 per cento, la quasi totalità pertanto, sono voli tutto compreso. È bene che ci si intenda su questi termini: volo tutto compreso significa che l'aereo è semplicemente il mezzo di trasporto, ma accanto al mezzo di trasporto vi sono le convenzioni con gli alberghi, vi è evidentemente il pasto nei ristoranti, vi è la guida eventuale, vi è evidentemente l'interprete alcune volte, il tutto compreso. Quindi uno degli addendi di questa somma è indubbiamente il trasporto aereo, la condizione per poter effettuare quel viaggio, ma non è solo quella perchè vi è una serie di altri servizi che vengono offerti in vendita così come il biglietto aereo. Ma il viaggio non è la finalità, non è lo scopo al quale chi viaggia *charter* si affida. I voli *charter* sono per loro natura, d'altra parte, ripetitivi e periodici; non potrebbe essere assolutamente in maniera diversa. Per formare una compagnia aerea di *charter* non occorrono pochi mezzi finanziari, ma si tratta di decine di centinaia di miliardi e se i voli non fossero ripetitivi e periodici ma solo occasionali è chiaro che mai nessuna compagnia *charter* in Italia e nel mondo potrebbe naturalmente sorgere; e se non fossero ripetitivi certamente l'operatore turistico il quale acquisti in ultima analisi ore di volo da parte della compagnia aerea ad un certo prezzo non potrebbe trattare con gli alberghi, con i ristoranti, con

le guide, con i mezzi a terra a condizioni particolarmente favorevoli, perchè ove si fa — ognuno lo sa — solo una permanenza in albergo il prezzo sarà « x »; ma se la convenzione con quell'albergo o con quel ristorante la si fa per la durata di un anno o due ben diverso sarà il trattamento che verrà praticato al *tourist operator*, cioè all'operatore turistico il quale opera in un determinato settore. Quindi ben diversi sono evidentemente i servizi che vengono offerti.

Vi è un problema di scopo diverso. I voli di linea offrono solo il biglietto, il viaggio, i *charters* offrono un pacchetto di servizi. Ma vi è un'altra differenza anche per quanto riguarda il tempo. Con i voli di linea il passeggero può scegliere l'ora di partenza e l'ora di arrivo a suo piacimento; con i voli *charter* non lo può fare perchè è tutto incluso in un programma: si deve partire a quell'ora di quella determinata giornata per seguire quel determinato programma, per vedere quelle determinate cose, per fare quelle certe visite e quindi non si può scegliere neppure di tornare quel determinato giorno. Evidentemente ci sono dei vincoli ben chiari. I voli *charter* sono differenti dagli altri per le modalità ma anche per il prezzo. Chiedo venia ai colleghi se in maniera non consueta sarò un po' lungo su questo argomento, anche se non voglio tediare. Già in Commissione avevo avuto modo di dire, ripeto, che un'altra differenza riguarda il prezzo. È ben diverso il prezzo del volo per andare da Roma a Londra o in qualunque altra parte del mondo se si viaggia con un *charter*; questo prezzo è minore perchè essendo tutto compreso si possono praticare naturalmente delle tariffe ben diverse.

È stata posta però la domanda: quando il *charter* può danneggiare i voli di linea? A mio modesto avviso può danneggiarli quando vi sono imbrogli, truffe ed abusi che evidentemente vanno eliminati.

Per non addentrarmi in esemplificazioni dirò solo che l'articolo 5 che stiamo per approvare commina pene veramente gravi a coloro i quali commettono abusi ed imbrogli; in esso infatti si stabiliscono delle penalità con somme che vanno da uno

a 50 milioni; e quando gli abusi e le truffe sono ripetuti si arriva addirittura alla revoca della licenza ai titolari. Quindi sono favorevole all'articolo 5 perchè mi pare che rifletta esattamente la situazione.

In buona sostanza mi pare dunque che i voli non di linea non danneggino i voli di linea poichè si tratta di due cose diverse e distinte. È opportuno quindi aver emendato l'articolo 6 del provvedimento di legge sopprimendo il sostantivo « limiti ». Lasciando questo sostantivo poteva apparire che si ponevano limitazioni alla periodicità dei voli non di linea; sopprimendo questo sostantivo si dà per acquisito che i voli *charter* sono voli periodici e ripetitivi. E partendo da questa premessa a mio modesto avviso, dovrà essere steso il regolamento di attuazione che è nelle capaci mani del Ministro, il quale credo lo emanerà tra poco.

Dicevo che i voli *charter* sono ripetitivi e periodici. E debbo dire la verità: che per parte mia avrei preferito che fosse soppresso dall'articolo 6 tutto il riferimento, anche quello relativo alla compatibilità con il volo dei servizi di linea, in quanto mi pare di aver cercato di dimostrare che non sono assolutamente competitivi. Però prendo atto della situazione. Mi pare che, togliendo il sostantivo « limiti », si abbia una disciplina soddisfacente della materia la quale dovrà essere regolamentata dal Ministro, che avrà la bontà di raccogliere le osservazioni che io e altri colleghi ancor più valorosi di me abbiamo fatto in quest'Aula e soprattutto in Commissione.

A mio modesto avviso, però, nella stesura del regolamento, visto che dobbiamo dare delle direttive, prevalenti sono le ragioni di carattere turistico. Con ciò mi riferisco anche all'ordine del giorno presentato da alcuni colleghi democristiani e che, da una veloce lettura, sembra giudicare prevalenti le esigenze turistiche per l'Italia meridionale e per le isole. Prevalente deve essere anche l'attenzione per la bilancia dei pagamenti, in quanto più persone vengono in Italia, più è possibile che la nostra bilancia dei pagamenti ne ricavi benefici effetti.

Ma prevalenti devono essere anche le ragioni dei nostri emigrati all'estero, così come prevalente deve essere quella che è or-

mai la prassi consolidata per un regolamento di attuazione dei servizi non di linea.

Non voglio dar lettura, anche per non tediare ulteriormente i colleghi che con tanta cortesia mi ascoltano, del documento che è stato steso da una commissione nominata con decreto ministeriale e presieduta dal Sottosegretario di Stato per i trasporti. Voglio citarne però soltanto un passo per dimostrare come le mie affermazioni sono all'unisono con quanto stabilito dalla commissione nominata dal Ministro. Essa infatti, riportandosi a quanto sostenuto in precedenza, ritiene di non condividere orientamenti e limitazioni che in qualsiasi modo possano penalizzare gli operatori italiani a vantaggio della concorrenza straniera e che oltretutto vanificherebbero la finalità di promuovere un recupero da parte dei vettori italiani dello spazio esistente nel settore dei voli commerciali noleggiati.

Non voglio leggere altre pagine che tuttavia si muovono nell'ambito della stessa filosofia.

Concludendo, ho la convinzione che, liberalizzando il volo *charter*, cosa alla quale ci stiamo apprestando, dando mandato al Ministro di regolamentare con questo spirito la materia, si compia un'opera altamente meritoria. (*Applausi dalla sinistra*).

**P R E S I D E N T E.** È iscritto a parlare il senatore Guerrini. Ne ha facoltà.

**G U E R R I N I.** Signor Presidente, signor Ministro, credo che anche questo disegno di legge possa iscriversi in quelle « luminose » iniziative di cui lei parlava prima a livello parlamentare, poichè anche questa è una proposta di iniziativa parlamentare che ha sopperito ad una assenza — non so se parlare di inerzia — del Governo che era in carica nel momento in cui iniziò l'*iter* di questo disegno di legge.

Se questa iniziativa sarà luminosa si vedrà poi dal risultato...

**M I T R O T T I.** Si vedrà anche dalla crisi energetica.

**G U E R R I N I.** ... si vedrà dal risultato che la legge si propone di raggiungere:

quello di promuovere nel nostro paese l'attività caratteristica che sta a fondamento di questa iniziativa.

Nel quadro di questa iniziativa parlamentare noi comunisti abbiamo dato un contributo modesto ma costruttivo e tenace: gli atti dei lavori parlamentari della Camera lo dimostrano. Anche le discussioni e le polemiche che sopra quel lavoro ci sono state non possono svalutarne l'impegno: semmai lo confermano. Il fine del nostro impegno — che ci ha mosso e che è collegato con l'interesse complessivo del paese — è in verità la difesa dell'interesse legittimo che abbiamo ritenuto di tutelare in questo come in altri campi dell'economia del paese; ma in questo campo vi sono degli aspetti di interesse pubblico nel trasporto aereo.

Il nostro obiettivo si identifica con la finalità di questa legge che non è quella di limitare, ma di promuovere nel nostro paese un impegno imprenditoriale nuovo, un modo di viaggiare diverso anche con la bandiera italiana dei voli *charter*. Anche questa sera — sia pure in modo più sommesso, più conclusivo e più concludente — c'è stato un vivace confronto: guai se non ci fosse, perchè è così che poi si costruisce un atteggiamento giusto e un rapporto corretto tra le forze politiche. Vorrei dire che questo confronto ha dato luogo anche a polemiche intorno alla posizione espressa alla Camera dal Gruppo del Partito comunista.

Faccio però osservare che l'accordo finale sul testo della Camera, che sostanzialmente il Senato conferma, dimostra la debolezza e anche la scarsa concludenza di chi ha voluto sparare con le bombe atomiche a una mosca. In effetti l'emendamento che al Senato abbiamo introdotto al testo di legge è stato proposto dal Governo, ma era stato proposto anche da noi: lo abbiamo ritirato proprio perchè identico era il testo. L'emendamento ha consentito di rendere più limpido il concetto che veniva espresso in quell'articolo e che non viene rovesciato, ma anzi viene confermato.

L'emendamento in sostanza precisa che la promozione, secondo lo spirito della legge, delle attività caratteristiche nel nostro paese non deve risolversi con un eccesso di difesa di interessi, sia pure legittimi.

In sostanza la ragione di questa legge è di promuovere l'attività charteristica (su questo noi non solo siamo d'accordo, ma siamo promotori di iniziative) che però non susciti una concorrenza sleale al volo di linea e che non si ponga in contrapposizione con gli interessi legittimi della compagnia di bandiera.

Con questa legge in sostanza si precisano i diversi ambiti di attività che però agiscono e interagiscono in un unico mercato. È vero che il volo *charter* — lo spiegava assai diffusamente il senatore Masciadri — non è una pura espressione tariffaria, seppure agisce non in due mercati, ma in un mercato unico, sia pure con quote, fette di mercato, espressioni diverse.

In sostanza noi abbiamo cercato di non limitare questo impegno alla promozione della charteristica nel nostro paese tenendo una posizione — e mi pare che la legge l'accoglia — di rifiuto di posizioni corporative o protezionistiche che venivano ipotizzate da alcune parti, volendo però evitare — per usare un'espressione, che condivido, del ministro Formica — che venissero danneggiati interessi legittimi con una concorrenza di carattere piratesco.

Per queste ragioni siamo d'accordo con questo disegno di legge (ne siamo stati impegnati elaboratori e ne siamo sostenitori), con l'augurio che quest'altra iniziativa parlamentare (che ha visto nelle dichiarazioni rese in Commissione dal ministro Formica un approccio assai diverso da quello del Governo in carica al tempo della nascente iniziativa) possa dar luogo a un tempo diverso in questo campo. Peraltro mi riservo di vedere quali saranno gli atti concreti del Governo in attuazione di questa legge. Voglio evitare di dettare anch'io da questo banco le norme precise del regolamento, del decreto ministeriale previsto dalla legge stessa.

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la discussione generale.

Resta ancora da svolgere un ordine del giorno. Se ne dia lettura.

**FILETTI, segretario:**

Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge riguardante disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione, ribadisce l'esigenza di pervenire, in tempi brevi, ad una organica ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile, premessa indispensabile per restituire funzionalità ed efficienza all'importante settore del trasporto aereo;

in particolare impegna il Governo, in sede di regolamento a potenziare il volo charteristico verso il Mezzogiorno e le Isole per favorirne lo sviluppo turistico e commerciale;

nel quadro di una organica visione della utilizzazione del vettore aereo, ribadisce la esigenza di mantenere alla Società a partecipazione statale ATI i collegamenti con l'aeroporto dello Stretto, potenziandone le frequenze;

impegna infine il Governo ad una sollecita azione per il completamento delle infrastrutture dello scalo reggino quali il prolungamento delle piste e la costruzione della nuova torre di controllo. Queste carenze infrastrutturali infatti, se non celermente eliminate, possono vanificare gli sforzi in atto per il miglioramento dei servizi aeroportuali e, tenuto conto dei tempi tecnici necessari per la realizzazione delle opere indicate, possono determinare disagi con evidenti condizionamenti negativi per il trasporto aereo nell'area dello Stretto.

9.706.1      **VINCELLI, CALARCO, SANTALCO,  
GENOVESE**

**VINCELLI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**VINCELLI.** Lo spirito dal quale nasce quest'ordine del giorno è quello di esprimere soddisfazione per aver avviato a conclusione l'*iter* legislativo di questa legge, migliorata — non c'è alcun dubbio — note-

volmente dagli emendamenti presentati dal Governo.

Sul piano politico e per ciò che attiene ai contenuti mi rifaccio all'impostazione del relatore che condivido pienamente. Dico semplicemente che non siamo certo dinanzi all'accoglimento della richiesta del Governo americano di completa liberalizzazione dei voli *charter*, nè stiamo per recepire la raccomandazione CEE sui cieli aperti; siamo però di fronte a un fatto molto importante in quanto per la prima volta in Italia si regolarizza il volo *charter*. Cerchiamo di valorizzarlo anche perchè può avere risultati sociali ed economici positivi soprattutto per il Mezzogiorno d'Italia e per le isole trattandosi di una legge molto attesa.

Per chiarezza occorre aggiungere che, se non si procede alla riforma della direzione generale dell'aviazione civile, anche questi provvedimenti rischiano di essere vanificati nel loro contenuto pratico e nella loro capacità realizzatrice.

Nello stesso ordine del giorno si sollecitano impegni presi dal Ministro per l'aeroporto dello Stretto, per il mantenimento dell'ATI nello scalo reggino e il completamento delle infrastrutture. E un problema di grossa portata che oggi riguarda certo l'aeroporto della capitale, riguarda il sistema aeroportuale milanese, ma riguarda anche questa zona a sud dell'Italia per la quale tanti sforzi sono stati compiuti.

Questo lo spirito che ha animato l'ordine del giorno e ringrazio il Ministro se vorrà accoglierlo.

**P R E S I D E N T E.** Ha facoltà di parlare il relatore.

**D A M A G I O, relatore.** Signor Presidente, non ho nulla da aggiungere a quanto detto nella relazione. Vorrei solo osservare brevemente che non mi trova d'accordo l'osservazione del senatore Mitrotti che bisognava legare il problema dell'approvazione del disegno di legge n. 706 in discussione al documento Robaldo e alla problematica dell'aviazione civile in genere. Questo potrà essere fatto in altra sede — in base anche alla comunicazione che il Ministro ha

fatto ai componenti dell'8ª Commissione — allorché continueremo la discussione delle linee programmatiche del trasporto aereo sul documento XXX e quando esamineremo il documento Robaldo stesso.

La seconda osservazione è che a me pare che l'elemento positivo dell'approvazione, che mi auguro ci sarà, di questo provvedimento di legge, consista nel fatto che per la prima volta in Italia regolamentiamo il trasporto di aerei non di linea, cioè il servizio *charter*. Questo è un fatto positivo anche perchè si concilia con i legittimi interessi di settori di cui abbiamo parlato diffusamente in Commissione — se ne è parlato molto anche alla Camera dei deputati — e che è necessario tutelare perchè nel particolare momento in cui ci troviamo non è solo il settore dei voli *charter* a non tirare più, rispetto a qualche anno fa, perchè anche l'aviazione civile, per quanto riguarda i servizi di linea, non ha più la domanda di prima, trovandosi in una situazione di profonda crisi. Esistono a tale riguardo documenti di organismi internazionali.

Ritengo che con questo disegno di legge si sia armonicamente contemperata l'esigenza di una nuova regolamentazione del servizio aereo non di linea con gli interessi dei servizi di linea della nostra aviazione che riguardano anche essi la nostra economia e la nostra collettività.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno, esprimo parere favorevole.

**P R E S I D E N T E.** Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

**F O R M I C A, ministro dei trasporti.** Signor Presidente, prego il collega Vincelli di consentire che il Governo accolga questo ordine del giorno come raccomandazione.

**V I N C E L L I.** Sono d'accordo.

**F O R M I C A, ministro dei trasporti.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la replica è molto breve perchè, come il disegno di legge che abbiamo approvato in precedenza, anche questo è di iniziativa parlamentare.

Il consenso del Governo è stato espresso sia alla Camera che nella Commissione al Senato. Vorrei semplicemente rilevare che sono state svolte alcune raccomandazioni, una delle quali riguarda il regolamento che dovrà essere esaminato dal Ministero. Non c'è dubbio che si terrà conto di tutte quante le osservazioni che sono state sollevate nel corso della discussione presso i due rami del Parlamento.

Per quanto riguarda l'emendamento all'articolo 6, la parola « limiti » è stata tolta proprio per creare un elemento oggettivo di valutazione e perchè il riferimento non poteva non essere, nello stabilire i limiti di compatibilità tra servizi di linea e servizi non di linea, collegato al concetto di periodicità. Dovrei rilevare, per quanto concerne l'emendamento interpretativo all'articolo 801 del codice della navigazione, che abbiamo, come giustamente osservato, un codice della navigazione risalente al 1942, che non ha ancora avuto un regolamento di applicazione. Vi è invece un vecchio regolamento che, se non vado errato, risale al 1925. L'applicazione di questo articolo 801 aveva creato difficoltà per gli aeroporti per quanto riguarda le responsabilità dei direttori stessi.

L'interpretazione autentica ha effetto anche retroattivo e quindi evita ai direttori degli aeroporti di correre il rischio di essere sottoposti a procedimenti di carattere penale. Recentemente la Corte di cassazione ha rinviato al giudice di merito una controversia riguardante i direttori degli aeroporti e quindi, considerata l'urgenza di definire la questione, il Senato ha fatto bene ad accogliere l'emendamento proposto dal Governo, anche se estraneo alla logica del disegno di legge che ci occupa.

Colgo l'occasione per riconfermare in Aula quanto ho già detto in Commissione e cioè che entro la fine del mese affronteremo, dopo aver ricevuto i pareri delle regioni, delle compagnie aeree e dei sindacati del settore, la discussione sulla relazione della commissione Robaldo, così come avevamo preso impegno precedentemente in Senato per discutere della materia ampia dei collegamenti aerei.

Ringrazio il Senato e in modo particolare gli intervenuti che con puntualità e precisione hanno affrontato la questione.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , segretario:

Art. 1.

La denominazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

« Dei servizi non di linea, del lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio ».

(È approvato).

Art. 2.

L'articolo 788 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Licenze ed autorizzazioni. — I servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e le scuole di pilotaggio, non possono essere esercitati senza la preventiva licenza del Ministero dei trasporti, rilasciata alle condizioni e nei limiti stabiliti dagli articoli 789, 790, 791 e dal regolamento di attuazione del presente Capo, emanato con decreto del Ministro dei trasporti.

I servizi di trasporto aereo non di linea possono essere effettuati anche da stranieri a condizioni di reciprocità, previa autorizzazione per singoli voli o per serie di voli da rilasciarsi di volta in volta, salvo che non sia altrimenti disposto in convenzioni internazionali e fatto salvo il disposto dell'articolo 780 (Riserva del cabotaggio). Gli esercenti stranieri devono essere preventivamente accreditati dalle competenti autorità dello Stato di appartenenza.

Conseguita la licenza o l'autorizzazione i voli possono essere effettuati nel rispetto di tutte le condizioni operative prescritte, nonchè delle disposizioni del regolamento di cui al primo comma ».

(È approvato).

## Art. 3.

L'articolo 789 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« *Condizioni per il rilascio delle licenze.* — Le licenze previste dall'articolo precedente possono essere rilasciate soltanto alle persone, enti o società indicate nell'articolo 751.

Al vettore che esercita i servizi di trasporto aereo non di linea si applicano le disposizioni di cui all'articolo 941 e agli articoli da 996 a 1000 ».

(È approvato).

## Art. 4.

L'articolo 790 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« *Durata.* — Le licenze di cui all'articolo 788 hanno la durata da tre a cinque anni.

Dette licenze sono revocabili prima della loro scadenza solo per comprovato motivo di pubblico interesse e si intendono rinnovate per uguale periodo qualora il titolare, che abbia presentato domanda di rinnovo corredata della documentazione prescritta almeno 180 giorni prima della scadenza, non riceva notifica del rigetto motivato della domanda o della irregolarità della documentazione presentata almeno 90 giorni prima di detta scadenza ».

(È approvato).

## Art. 5.

L'articolo 791 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« *Divieto di cessioni e sanzioni.* — Il servizio per il quale è stata rilasciata la licenza non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza il preventivo assenso del Ministro dei trasporti.

Chiunque non osservi le disposizioni del presente titolo nonchè del regolamento di attuazione del presente capo, è punito con la sanzione amministrativa da lire 1 milione a lire 50 milioni e inoltre, nei casi più gravi

e limitatamente agli esercenti italiani, con la sospensione e, per i recidivi, con la revoca della licenza.

Le sanzioni sono applicate con decreto del Ministro dei trasporti ».

(È approvato).

## Art. 6.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti emana con proprio decreto il regolamento di attuazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, che deve stabilire:

1) le modalità di rilascio delle licenze e di esercizio, precisando:

a) i requisiti tecnici, assicurativi, finanziari e operativi necessari per ottenere la licenza ad esercitare trasporti aerei non di linea, servizio di lavoro aereo o scuole di pilotaggio da parte di persone, enti o società capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 751 del codice della navigazione;

b) i tipi, le caratteristiche e i modi di offerta dei servizi di trasporto aereo non di linea ammessi, eserciti da vettori sia nazionali che stranieri, avuto riguardo alla prassi corrente e consolidata in materia, agli interessi delle comunità italiane all'estero, all'equilibrio della bilancia dei pagamenti e alla rilevanza che il trasporto aereo non di linea ha nello sviluppo dell'economia turistica italiana, nonchè ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea tenuto conto della periodicità e ripetitività dei voli non di linea;

2) i controlli sul rispetto delle norme vigenti per la effettuazione dei servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio, nonchè le sanzioni in caso di inosservanza e la procedura per la loro applicazione.

Il regolamento di cui al primo comma può essere modificato con decreto ministeriale.

(È approvato).

## Art. 7.

La disposizione di cui all'articolo 1328 del codice della navigazione trova applicazione nelle ipotesi previste dall'articolo 801 del codice stesso.

(È approvato).

**P R E S I D E N T E.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con l'avvertenza che il titolo, nel testo proposto dalla Commissione, è il seguente: « Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione ». Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

**Annunzio di interpellanza**

**P R E S I D E N T E.** Invito il senatore segretario a dare annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

**F I L E T T I,** segretario:

**SPADACCIA, STANZANI GHEDINI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle finanze.* — Per sapere se risponde a verità che la Magistratura di Salerno ha sottoposto a procedimento penale per gravi reati, tra cui quello di pirateria e di falso ideologico, un ufficiale, alcuni sottufficiali ed alcune guardie di finanza in relazione ad un'operazione di repressione di contrabbando, svoltasi al largo della costa di Palinuro, in cui gli operanti avrebbero convertito a loro profitto parte della merce sequestrata.

Tale fatto, che ha acuito lo stato di diffidenza delle popolazioni costiere verso i pubblici poteri — già molto « chiacchierati » con riferimento a comportamenti posti in essere nei confronti del fenomeno del contrabbando, tanto che è opinione diffusa che gran parte delle merci sequestrate spesso prendono strade diverse da quelle dei depositi della Guardia di finanza — appare di rilevante, indubbia gravità ed impone che

venga chiarito con immediatezza e profondità.

Gli interpellanti chiedono, altresì, di sapere se risponde a verità che i pubblici ufficiali colpiti da comunicazione giudiziaria siano rimasti nei posti da loro ricoperti all'epoca dell'episodio in questione e se, contrariamente al disposto dell'articolo 29 della legge 10 aprile 1954, n. 113, l'ufficiale non sia stato sospeso dal servizio.

Gli interpellanti chiedono, infine, di conoscere, alla stregua di quanto emerso ultimamente in relazione a comportamenti gravemente censurabili di ufficiali anche elevati in grado e di altri appartenenti alla Guardia di finanza, quali iniziative intenda assumere il Governo perchè ai cittadini venga restituita la fiducia nei confronti dello Stato.

(2 - 00215)

**Annunzio di interrogazioni**

**P R E S I D E N T E.** Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**F I L E T T I,** segretario:

**SPADACCIA, STANZANI GHEDINI.** — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti.* — Per sapere se risponde al vero la notizia pubblicata oggi, 12 novembre 1980, dal « Corriere della sera », riguardante il ritardo del treno espresso in partenza dalla stazione centrale di Milano alle 19,35 con destinazione Catania, causato dall'intervento intimidatorio di quattro « bravi » nei confronti degli operatori ferroviari della stazione di Milano, onde consentire a tal boss mafioso don Vito, in ritardo rispetto all'orario di partenza dell'espresso, di poter ugualmente prendere il suddetto treno.

Gli interroganti chiedono, pertanto, di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per impedire che la mafia o chiacchierata possa determinare ritardi dei treni o degli altri mezzi di trasporto pubblico.

(3 - 00942)



PISANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

come si sia potuto verificare che l'agenzia giornalistica ANSA abbia completamente ignorato ed estromesso dai suoi circuiti, dal settembre 1978 all'ottobre 1980, tutte le notizie inerenti lo scandalo del petrolio provenienti da Treviso, notizie che i corrispondenti locali trasmettevano invece quasi quotidianamente dalla sede di Venezia;

su chi vada fatta ricadere la responsabilità di tale censura, durata due interi anni, in violazione dei più elementari principi inerenti il diritto dei cittadini di essere informati con imparzialità e completezza.

(3 - 00943)

COLOMBO Vittorino (L.), COLOMBO Ambrogio, MAZZA, FORNI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere le notizie in suo possesso sul nuovo criminoso gesto delle « brigate rosse » che, a Milano, è costato la vita al capo del personale della « Marelli » dottor Renato Briano.

Gli interroganti chiedono assicurazioni che la lotta contro l'eversione non subisca soste in quanto, nonostante gli innegabili recenti successi delle forze dell'ordine, l'episodio di oggi, 12 novembre 1980, dimostra che le radici della violenza non sono ancora recise.

(3 - 00944)

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

MONTALBANO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che la gestione dei fondi della legge 29 aprile 1976, n. 178, e della legge 4 agosto 1978, n. 464, per la ricostruzione dei comuni della Valle del Belice colpiti dal terremoto del 15 gennaio 1968, è limitata dall'Ispettorato delle zone terremotate soltanto a pochi mesi dell'anno, e precisamente dal 1° luglio al mese di novembre, con grave danno economico per i cittadini che sono costretti a sospendere i lavori per mancanza di fondi. Risulta, infatti, all'interrogante che l'Ispettorato ha già deciso la chiusura dell'esercizio finanziario 1980 aperto nel mese di luglio.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere:

1) i motivi che inducono l'Ispettorato a limitare solo a 4 mesi dell'anno l'esercizio finanziario;

2) se il Ministro non ritiene di dover intervenire urgentemente presso l'Ispettorato perchè non chiuda l'esercizio in corso e, inoltre, se non ritiene di intervenire definitivamente per normalizzare l'attività di tale importante settore di lavoro dell'Ispettorato stesso.

(4 - 01447)

SALERNO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per essere informato in ordine alla gravissima situazione determinatasi presso la « Euroimpex » di Pomarico, dove sarebbero stati posti in atto, e successivamente sospesi fino al 10 di dicembre 1980, provvedimenti di licenziamento per 140 dipendenti.

L'azienda, operante in un'area interna della Basilicata, dopo un periodo di amministrazione controllata, è ora sottoposta alla gestione giudiziale, la quale ha formulato una proposta di concordato preventivo stragiudiziale che otterrà l'omologazione il 10 dicembre 1980.

Sin dalle avvisaglie della grave crisi imprenditoriale e di mercato, la Regione Basilicata e l'azienda provvidero a sollecitare l'intervento della GEPI, che avviò l'istruttoria finalizzata al salvataggio dell'unità produttiva ed al riutilizzo dell'intera forza di lavoro occupata.

Notizie assunte in sede GEPI confermano che l'intera operazione di salvataggio non può essere condotta a termine prima di tre o quattro mesi, essendo stati individuati i *partners* ed essendo in corso di valutazione i piani produttivi per le due iniziative sostitutive, l'una nel settore della maglieria, l'altra nel settore plastico.

Tuttavia, l'imminenza dell'assunzione dei provvedimenti di licenziamento — considerati dal commissario giudiziale inevitabili all'atto dell'omologazione della proposta concordataria — impone che il Ministro dia al CIPI, sentiti i sindacati nazionali, le doverose istruzioni affinché l'« Euroimpex » venga assunta fra le aziende da risanare in

via prioritaria e la GEPI possa, nelle more del perfezionamento delle operazioni istruttorie, assumere direttamente i 140 dipendenti, collocarli in cassa integrazione e saldare così il periodo di mora apertosi per l'avvio della procedura concorsuale.

L'intervento del Ministro si rende così, non solo indispensabile, ma anche urgente, onde evitare che, in una regione già provata dalla grave crisi della chimica, esplodano altre intollerabili situazioni di disagio.

(4 - 01448)

**SALERNO.** — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per essere informato in ordine alle soluzioni che il Governo intende predisporre per far fronte alla crisi della chimica in Basilicata, e segnatamente alla crisi del comparto fibre, che coglie uno dei pochi punti di forza dell'apparato industriale lucano nell'ANIC di Pisticci.

Facendo riferimento al piano consegnato dall'ENI alle organizzazioni sindacali il 3 novembre 1980, nel quale si dichiara un'eccezione, nel solo stabilimento di Pisticci, di 950 unità e si ipotizza un massiccio ricorso alla cassa integrazione, l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri competenti non ritengano:

1) che l'ente di Stato debba farsi carico di una proposta unitaria ed organica che riguardi « Liquichimica » ed ANIC, tenendo conto del fatto che la legge in via di approvazione da parte del Parlamento imputa all'ANIC ed all'ENI la responsabilità della gestione dell'intero comparto chimico in Basilicata;

2) che l'Ente di Stato debba tenere conto prioritariamente, e in maniera vincolante, degli orientamenti e delle scelte ufficializzati dalla Regione Basilicata il 10 novembre 1980 e comunicati al Governo, ai sindacati nazionali, alla Commissione interparlamentare per le partecipazioni statali, all'ENI ed all'ANIC;

3) che le proposte formulate da ENI ed ANIC debbano essere corrette ed integrate anche alla luce degli impegni assunti dall'ANIC in documenti liberamente sottoscrit-

ti, nei quali l'ente ha sostenuto essere Pisticci, per oggi e per domani, uno dei punti principali di riferimento nazionale nella produzione delle fibre;

4) che gran parte delle unità dichiarate eccedenti possano essere riutilizzate all'interno dello stabilimento in attività innovative nel settore delle fibre industriali e nelle connesse ed inderogabili attività di ricerca;

5) che le attività cosiddette « sostitutive » dell'INDENI debbano essere meglio definite, qualificate e collocate secondo una visione non angusta del territorio e, quindi, collegate al sistema urbano, e, inoltre, che l'INDENI debba, nel Sud, oltrechè occuparsi di attività sostitutive, concorrere, sia pure in proporzione, ad accrescere la base produttiva e l'occupazione, specie in una regione fortemente debilitata dalla crisi industriale.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere:

a) se non debbano l'ENI e l'ANIC collocarsi, nei confronti del territorio, in atteggiamento di coinvolgimento e valorizzazione delle imprese e delle energie produttive operanti nell'area;

b) se non possano costituire, nei confronti di aziende lucane in crisi, peraltro fortemente tributarie di materie prime e risorse verso l'ANIC, un fattore di promozione e di sviluppo, con particolare riferimento alla « Penelope » ed alla « Val Basento Fibre ».

Si fa, infine, presente che la crisi che la Basilicata attraversa impone una forte presa di coscienza e l'adozione di misure concrete ed immediate cui il Governo deve fare fronte con tempestività ed efficienza.

(4 - 01449)

**RICCI.** — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere quale sia lo stato attuale della pratica relativa alla costruzione dell'invaso sul Tanaro in Campolattaro ed a quale Ente e con quali poteri verrà affidata l'esecuzione dell'opera.

(4 - 01450)

DI NICOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso che la direzione tecnica della RAI di Roma, in data 17 ottobre 1979, con prot. n. DPTA 26226, ha chiesto al Ministero competente l'autorizzazione a poter usufruire del canale della 4ª banda per l'installazione di un ripetitore nella zona di Paceco-Casa Santa (Erice)-Trapani, onde permettere la ricezione del segnale TV agli abbonati della zona che, pur pagando regolarmente il canone, sono costretti a ricevere nei loro televisori solamente strisce bianche e nere e conversazioni di radioamatori, si chiede di sapere quando detta autorizzazione sarà rilasciata.

L'interrogante ha già avuto modo di far conoscere al Governo, anche con l'interrogazione n. 4-00271 del 17 settembre 1979, lo stato di disagio in cui versano i numerosissimi utenti TV, esternato anche con lettere di protesta inviate alla RAI-TV di Torino, firmate da diverse centinaia di utenti.

L'interrogante chiede, pertanto, che sia immediatamente rilasciata la suddetta autorizzazione alla RAI e che siano attuati con urgenza tutti i provvedimenti idonei a far usufruire gli abitanti di Casa Santa-Erice del servizio radiotelevisivo, così come è permesso a milioni di cittadini italiani.

(4-01451)

MURMURA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per essere informato se non intenda, nella materia delle pensioni di reversibilità per i vedovi dei pensionati degli Enti locali, emanare precise disposizioni alla CPDEL perchè la relativa liquidazione sia operata di ufficio anche in favore di quanti hanno contratto matrimonio dopo la cessazione dal servizio e dopo il compimento del 65º anno di età, senza sottoporre cittadini ed uffici a defatiganti incombenze.

(4-01452)

MURMURA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per essere informato sugli intendimenti del Governo relativamente alle conclusioni della Commissione di studio istituita nel 1977 per armonizzare la normativa pensionistica in favore dei segretari comunali e provinciali.

In particolare, si chiede di conoscere se il Ministro non intenda adeguare la relativa disciplina alle conclusioni della sentenza della Corte costituzionale n. 26 del 6 marzo 1980.

(4-01453)

BAUSI, ROSI. — *Al Ministro delle finanze.* — La legge 29 febbraio 1980, n. 31, ha assoggettato a seconda aliquota (2 per cento) « le prestazioni di servizi dipendenti da contratti di appalto relativi alla costruzione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, di cui all'articolo 4 della legge 29 settembre 1964, n. 847, integrato dall'articolo 44 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, nonchè quelle relative agli impianti di produzione ed alle reti di distribuzione calore-energia ».

Ora, essendo, nel caso di impianti di depurazione, in presenza di una struttura di completamento di una pubblica fognatura, e quindi di un'opera di urbanizzazione, si è dell'opinione di poterla considerare ad essa assimilabile e, quindi, definirla quale vera e propria opera di urbanizzazione, le cui prestazioni vengono gravate solo del 2 per cento anzichè del 15 per cento.

Al momento, purtroppo, gli uffici finanziari statali non sembrano voler suffragare tale assimilazione e ciò porta ad un aggravio finanziario consistente da parte degli imprenditori: basti pensare, per fare un esempio, che per il solo impianto del depuratore di Santa Croce sull'Arno tale aggravio risulta di 1 miliardo e 700 milioni quale differenza tra l'applicazione del 15 per cento anzichè del 2 per cento.

Poichè si tratta di istruzione applicativa dell'imposta, gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro non intenda confermare, con apposite istruzioni agli uffici, l'applicabilità dell'aliquota IVA del 2 per cento relativamente a qualsiasi opera che riguardi realizzazione, modifiche, manutenzione ed ampliamenti degli impianti di depurazione.

(4-01454)

CHIELLI, CIACCI, BONDI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Il Consiglio comunale di Casteldelpiano (Grosseto), preoccupato per lo stato di abbandono della strada statale n. 323, « del Monte Amiata », tronco Ca-

steldelpiano-Triana, che costituisce un serio pericolo per il traffico stradale a causa della pericolosità che rappresenta il « Ponte della Casella », si è rivolto, senza risultato, alla direzione dell'ANAS chiedendo un immediato intervento.

Gli interroganti sono a conoscenza del fatto che la direzione compartimentale dell'ANAS di Firenze ha redatto ed approvato la perizia n. 11556/80, per un importo complessivo di 87.048.810 lire, e l'ha inviata alla Direzione centrale tecnica ispettiva strade ed autostrade statali di Roma per ottenere il relativo finanziamento.

Stante l'urgenza dell'opera, si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro intenda assumere perchè la perizia n. 11556/80, di cui al decreto compartimentale dell'ANAS di Firenze n. 12303, concernente « lavori occorrenti per la sistemazione plano-altimetrica del tratto compreso tra le progressive chilometro 23+700 e chilometro 23+800 della strada statale n. 323, "del Monte Amiata", tronco Casteldelpiano-Triana », di cui al capitolo 505, venga urgentemente finanziata per dare subito inizio ai lavori ed eliminare la pericolosità del tratto medesimo.

(4 - 01455)

#### Ordine del giorno per la seduta di giovedì 13 novembre 1980

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 13 novembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione di disegni di legge di ratifica di accordi internazionali (*elenco allegato*).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Riammissione in servizio di militari di truppa del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri e del Corpo degli agenti di custodia (488).

2. Interventi straordinari dello Stato in favore delle gestioni di malattia degli enti mutualistici (935) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO. — Norme relative alla tutela della denominazione d'origine e tipica del prosciutto veneto berico-euganeo (594).

4. Modifiche all'articolo 5 della legge 30 aprile 1962, n. 283, in tema di disciplina igienica della produzione e della vendita delle sostanze alimentari (481).

#### Accordi internazionali sottoposti a ratifica

1. Adesione ai Protocolli del 1979 per la quinta proroga della Convenzione sul commercio del grano e della Convenzione relativa all'aiuto alimentare, costituenti l'Accordo internazionale sul grano del 1971, aperti alla firma a Washington il 25 aprile 1979, e loro esecuzione (676).

2. Adesione all'Accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR), con allegati, aperto alla firma a Ginevra dal 15 novembre 1975 al 31 dicembre 1976, e sua esecuzione (916) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Adesione all'Accordo di finanziamento collettivo per le stazioni oceaniche dell'Atlantico del Nord, con allegati, adottato a Ginevra il 15 novembre 1974, e sua esecuzione (917) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra la Commissione europea del Danubio e la Francia, l'Italia, il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord e la Grecia per la definizione di problemi finanziari in sospenso, con allegati, firmato a Roma il 23 aprile 1977, e della dichiarazione e accordo, firmati in pari data (919) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica federale del Brasile per evitare le doppie imposizioni e prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito, con Protocollo aggiuntivo, firmati a Roma il 3

ottobre 1978 (920) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

6. Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul riconoscimento degli studi, dei diplomi e dei gradi di insegnamento superiore negli Stati arabi e negli Stati europei rivieraschi del Mar Mediterraneo, adottata a Nizza il 17 dicembre 1976 (921) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

7. Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa all'adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord alla Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esercizio delle decisioni in materia civile e commerciale, nonchè al Protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia, firmata a Lussemburgo il 9 ottobre 1978 (929) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

8. Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul divieto dell'uso di tecniche di modifica dell'ambiente a fini militari o ad ogni altro scopo ostile, con allegato, adottata a New York il 10 dicembre 1976 e aperta alla firma a Ginevra il 18 maggio 1977 (930) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

9. Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa alla istituzione di un sistema di registrazione dei testamenti, firmata a Basilea il 16 maggio 1972 (931) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

10. Adesione al Trattato sull'Antartide, firmato a Washington il 1° dicembre 1959, e sua esecuzione (932) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

11. Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Note tra l'Italia e la Jugoslavia concernenti la modifica delle liste merceologiche « C » e « D » di cui agli accordi italo-jugoslavi del 31 marzo 1955, con allegato, effettuato a Roma il 7-10 febbraio 1978 (933) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

12. Ratifica ed esecuzione degli Scambi di Note tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia effettuati in Belgrado rispettivamente il 27, 29 e 30 dicembre 1977 e il 24 luglio-29 settembre 1978, relativi alla proroga fino al 31 dicembre 1978 dell'accordo della pesca, firmato dai due Stati il 15 giugno 1973 (1119) *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)*.

13. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia concernente il canone per il rifornimento idrico del comune di Gorizia, firmato a Gorizia il 9 maggio 1979 (1122) *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)*.

La seduta è tolta (ore 20,05).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA

Consigliere preposto all'Ufficio per la revisione e la pubblicazione dei resoconti stenografici dell'Assemblea