

316^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 11 FEBBRAIO 1998

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente MANCINO,
indi del vice presidente FISICHELLA

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	<i>adibite a traffici internazionali (Relazione orale)</i>
SENATO		Approvazione con modificazioni, del disegno di legge n. 2983, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione:
Costituzione in giudizio innanzi alla Corte costituzionale per conflitto di attribuzioni	3	PRESIDENTE
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	4	* CARPINELLI (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>), relatore .. 6, 37 e <i>passim</i>
DISEGNI DI LEGGE		SPERONI (<i>Lega Nord-Per la Padania indip.</i>)
Disegno di legge (3046) fatto proprio da Gruppo parlamentare:		MANIS (<i>Rin. Ital. e Ind.</i>)
PRESIDENTE	4	GERMANÀ (<i>Forza Italia</i>)
* MARINO (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)	4	CÒ (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)
Discussione:		* SARTO (<i>Verdi-L'Ulivo</i>)
(2983) <i>Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione</i>		LAURO (<i>Forza Italia</i>)
(1638) LAURO. - <i>Istituzione del Registro internazionale italiano per le unità navali</i>		* BORNACIN (<i>AN</i>)
		VERALDI (<i>PPI</i>)
		BURLANDO, ministro dei trasporti e della navigazione
		* CASTELLI (<i>Lega Nord-Per la Padania indip.</i>)

MORANDO (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>)	Pag. 108
PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	109
* COVIELLO (<i>PPI</i>)	109
Verifiche del numero legale	10, 102

Seguito della discussione:

(2898) *Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero* (Approvato dalla Camera dei deputati)

(74) *SILIQVINI ed altri. - Nuove norme in tema di immigrazione degli stranieri extracomunitari*

(265) *PETRUCCI ed altri. - Disposizioni in materia di soggiorno dei cittadini stranieri extracomunitari nel territorio dello Stato*

(517) *DE CORATO ed altri. - Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio di Stato. Disposizioni in materia di asilo politico*

(521) *DE CORATO ed altri. - Modifiche ed integrazioni al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio dello Stato*

(1205) *MANCONI ed altri. - Disposizioni relative al soggiorno dei lavoratori stranieri nel territorio dello Stato*

(2119) *MACERATINI ed altri. - Modifica al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme in materia di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari*

(2295) *MANCONI ed altri. - Disposizioni relative ai cittadini stranieri non comunitari:*

SPERONI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	126 e <i>passim</i>
PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	127, 131, 133

PASTORE (<i>Forza Italia</i>)	Pag. 132
* SILIQVINI (<i>AN</i>)	133
* NOVI (<i>Forza Italia</i>)	133
Verifiche del numero legale	126, 129, 130
Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	127 e <i>passim</i>

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 FEBBRAIO 1998 134**ALLEGATO****VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA** ... 137**COMMISSIONI PERMANENTI**

Presentazione di proposte	145
-------------------------------------	-----

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO AI SENSI DELL'ARTICOLO 96 DELLA COSTITUZIONE

Trasmissione e deferimento	145
--------------------------------------	-----

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	145
Assegnazione	146
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	146

GOVERNO

Richieste di parere per nomine in enti pubblici	146
Trasmissione di documenti	147

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Trasmissione di documenti	147
-------------------------------------	-----

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme ad interrogazioni	147
Annunzio	134, 147, 150
Interrogazioni, già assegnate a Commissioni permanenti, da svolgere in Assemblea	205
Interrogazioni da svolgere in Commissione	206
Ritiro di interrogazioni	206

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

Presidenza del presidente MANCINO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).
Si dia lettura del processo verbale.

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

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Angius, Bettolini Brandani, Bo, Bobbio, Brutti, Carpi, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, De Martino Francesco, Di Pietro, Duva, Fanfani, Giorgianni, Leone, Lauria Michele, Lombardi Satriani, Manara, Manzi, Milio, Palumbo, Parola, Piloni, Smuraglia, Squarcialupi, Taviani, Toia, Valiani, Vigevani, Viserta Costantini, Villone, Viviani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Besostri, a Strasburgo, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Lauricella, a Bruxelles, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Centaro, Cirami, Curto, Del Turco, Figurelli, FIRRARELLO e Pettinato, a Messina, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari.

Sono assenti i senatori Dentamaro, Dondeynaz, D'Onofrio, Elia, Loiero, Pieroni, Salvato e Salvi, membri del Comitato della Commissione bicamerale per le riforme costituzionali, perchè impegnati nella discussione alla Camera del progetto di legge costituzionale.

Senato, costituzione in giudizio innanzi alla Corte costituzionale per conflitto di attribuzioni

PRESIDENTE. Con ordinanza del 13 maggio 1997, il tribunale di Palermo ha sollevato conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato nei confronti del Senato, con riferimento alla delibera del 20 settembre 1995, con la quale questa Assemblea dichiarò l'insindacabilità delle opinioni espresse dal senatore Carmine Mancuso.

Sotto un diverso profilo, la questione è già stata esaminata dalla Corte costituzionale, la quale, con sentenza 17-24 aprile 1996, n. 129, ha dichiarato che non spettava al predetto tribunale disporre la celebrazione del dibattimento nel processo penale pendente a carico del senatore Mancuso.

Il nuovo conflitto di attribuzione è stato dichiarato ammissibile dalla Corte costituzionale con ordinanza del 16-30 dicembre 1997.

L'ordinanza del tribunale di Palermo e quella della Corte costituzionale sono state notificate al Senato il 2 febbraio scorso.

Nella seduta del 10 febbraio, la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, cui la questione è stata deferita, ha convenuto all'unanimità sull'opportunità che il Senato, conformemente ai precedenti, si costituisca in giudizio dinanzi alla Corte costituzionale per resistere nel conflitto di attribuzione promosso dal tribunale di Palermo.

Su tali conclusioni è chiamata ora a pronunciarsi l'Assemblea, con l'intesa che, se il Senato delibererà di costituirsi in giudizio, si intenderà attribuita al Presidente la facoltà di dare mandato per la difesa a uno o più avvocati del libero foro.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento.

Disegno di legge (3046) fatto proprio da Gruppo parlamentare

MARINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* MARINO. Signor Presidente, intervengo per fare proprio a nome del mio Gruppo, in base all'articolo 79 del Regolamento, il disegno di legge n. 3046, che reca la firma del senatore Russo Spena e di altri senatori, concernente la revisione dei trattati sulle basi straniere nel nostro paese.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, senatore Marino, a tutti i conseguenti effetti regolamentari.

Discussione dei disegni di legge:

(2983) Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione

(1638) LAURO. – *Istituzione del Registro internazionale italiano per le unità navali adibite a traffici internazionali*
(Relazione orale)

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 2983, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: «Conversione in legge, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione» e «Istituzione del Registro internazionale italiano per le unità navali adibite a traffici internazionali» d'iniziativa del senatore Lauro.

Il relatore, senatore Carpinelli, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non essendovi osservazioni, ne ha facoltà. Lo invito anche a svolgere i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

in sede di discussione dell'atto Senato n. 2893 «Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione»;

visto che in detto decreto viene dimenticato il Sud ed in particolare le isole;

considerato che il Sud è quella parte del paese che soffre delle più alte percentuali di disoccupazione e che, ai fini di uno sviluppo economico, è stato da sempre penalizzato dalle carenti comunicazioni, in particolare quelle ferroviarie,

impegna il Governo:

a rivedere la propria politica di sviluppo dei trasporti ed a prendere tutte le iniziative per la realizzazione ed il completamento dei raddoppi ferroviari, previsti a suo tempo dai piani pluriennali delle Ferrovie e non completati, delle linee Messina-Palermo, Messina-Catania e Napoli-Sorrento.

Il Senato,

premessi che:

gli impianti di scivola adibiti al trasporto di persone hanno la durata compressiva di anni trenta;

esistono impianti che, per mancanza di neve o per altre ragioni, hanno funzionato per periodi effettivamente inferiori;

alcuni di essi, di proprietà pubblica, sono di fondamentale importanza per le attività turistiche e l'economia di alcuni comuni di montagna,

impegna il Governo:

a emanare disposizioni affinché:

1) gli organi tecnici preposti alla sorveglianza degli impianti e rilascio del benessere per il funzionamento valutino l'effettiva vita degli impianti in relazione agli anni di reale esercizio.

2) nel caso di positiva verifica tecnica rilascino parere positivo al funzionamento per periodi prefissati.

9.2983.101

LA COMMISSIONE

* CARPINELLI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il provvedimento oggi all'esame di questo ramo del Parlamento recita: «Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione».

Credo che il titolo sia estremamente puntuale e significativo di quella che è l'essenza stessa del provvedimento. È innegabile, comunque, che al di là del contesto questo provvedimento possa essere definito come quello che istituisce il doppio registro navale.

Qual è l'essenza stessa del provvedimento? Ci troviamo di fronte alla necessità di dare una risposta ai nostri armatori in termini di competitività nei confronti degli armatori degli altri paesi dell'Unione europea. Ci troviamo di fronte ad una situazione sotto certi aspetti aberrante: il nostro paese è passato al sedicesimo posto nel mondo per quanto riguarda il tonnellaggio nei traffici internazionali e ciò perchè gli altri paesi europei, prima fra tutti la Norvegia, si sono dotati di uno strumento tecnico legislativo in grado di far operare i loro armatori e la loro flotta in condizioni di estrema competitività sulle rotte internazionali ed anche sulle rotte mediterranee. Questa alta competitività deriva dal fatto che con l'istituzione di un registro diverso tra i marittimi di nazionalità dei paesi dell'Unione europea e i marittimi di nazionalità *extra* Unione europea si verifica nei fatti la possibilità di abbattere i costi per quanto riguarda lo stesso personale dal momento che il personale iscritto nel registro internazionale viene pagato con i contratti vigenti nei paesi di origine del personale non comunitario.

Tale questione pone evidenti problemi di carattere, vorrei dire, etico e pur tuttavia noi dobbiamo dare una risposta eminentemente di carattere pratico e pragmatico. Dobbiamo chiederci se vogliamo che que-

sto nostro paese continui ad avere una flotta commerciale, una flotta che possa solcare sotto bandiera italiana i mari del mondo, oppure se vogliamo, in qualche misura, ridurre questa nostra flotta ai minimi termini, se non allo zero assoluto.

È chiaro che l'istituzione del doppio registro pone una serie di problemi. Li pone a tal punto che dobbiamo qui ricordare una sentenza estremamente significativa della Corte di giustizia con la quale viene affrontato il problema. Ebbene, la Corte di giustizia si attesta sostanzialmente su due punti fondamentali. Il primo è che gli interventi a sostegno della marineria, mediante l'istituzione del doppio registro, non incidono sul principio fondamentale della concorrenza. Il secondo punto, che desta maggiormente la nostra sensibilità, è che l'applicazione di contratti di lavoro differenziati a seconda della nazionalità del marittimo non viola il principio di non discriminazione. In relazione a queste valutazioni anche il nostro paese intende dotarsi dello strumento rappresentato dal doppio registro e intende farlo non tanto e non solo perchè vogliamo ricondurre sotto la bandiera italiana una parte consistente del naviglio che oggi naviga sotto altre bandiere, ma soprattutto per impedire un'ulteriore emorragia di nostre navi che potrebbero tranquillamente spostarsi, come sede legale, di qualche chilometro alle nostre frontiere e quindi poter operare con quegli stessi principi di competitività con i quali operano gli altri paesi europei, ma sotto bandiera diversa da quella italiana. In relazione a questo, e malgrado le perplessità di alcuni colleghi della Commissione, ritengo che dobbiamo approvare questo provvedimento quasi in uno stato di necessità nei confronti della nostra marineria. Sotto questo aspetto credo che rendiamo anche un buon servizio ai nostri occupati, perchè, se non si fosse provveduto con il decreto-legge in esame, molto probabilmente avremmo azzerato il numero delle navi che viaggiano sotto bandiera italiana. È anche vero che, in qualche misura, si rischia di mettere in discussione, almeno per quanto concerne la bassa forza, alcuni posti di lavoro di marinai italiani, ma c'è un rovescio positivo della medaglia: se riusciamo a riportare nel nostro paese la sede legale e sostanziale di un certo numero di natanti, avremo un incremento dell'occupazione per tutti i servizi a terra, i servizi di brokeraggio e i servizi di qualità più elevata in alcuni settori ed in determinate qualifiche professionali. Ritengo pertanto che il provvedimento in discussione debba essere approvato anche perchè recepisce un accordo tra gli armatori e le organizzazioni sindacali. Preme sottolineare che tutto l'impianto del decreto poggia su questo accordo ed è frutto della concertazione tra le parti interessate. Occorre riconoscere che il provvedimento non disciplina soltanto la questione relativa al doppio registro ma reca altresì disposizioni di altro genere che elencherò articolo per articolo. Il decreto-legge tenta di dare una definizione conclusiva alla questione dell'organizzazione dei porti, un processo già avviato con la disciplina dettata dalla fondamentale legge n. 84 del 1994, le cui norme sono puntualizzate e razionalizzate dalle disposizioni in esame. Esso si divide in due parti: la prima riguarda il doppio registro e i porti, la seconda reca disposizioni di carattere generale che mi riservo di illustrare in seguito.

L'articolo 1 istituisce il registro internazionale, nel quale vengono iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali e internazionali; ne sono pertanto escluse tutte le altre navi che effettuano per esempio operazioni di cabotaggio.

L'articolo 2 individua la composizione del comando e degli equipaggi delle navi iscritte al registro.

All'articolo 3 vengono definite le leggi regolatrici del contratto di arruolamento e della contrattazione collettiva.

L'articolo 4 e l'articolo 6 recano misure estremamente significative che offrono un sostegno, da parte della collettività, a questo tipo di attività commerciale e industriale, con l'obiettivo di tentare di parificare – la disparità infatti è ancora sostanziale – le condizioni in cui operano i nostri armatori a quelle degli armatori operanti in altri paesi dell'Unione europea. L'articolo 4 prevede dunque uno sgravio per quanto concerne il trattamento fiscale e l'articolo 6 prevede sgravi contributivi per il personale imbarcato.

L'articolo 7 reca disposizioni che modificano i codici della navigazione in relazione a quanto previsto dal presente decreto.

All'articolo 8 sono previsti interventi relativi al settore portuale: ho già detto che vi è la necessità di portare a compimento la riforma in corso, cercando di dare una risposta ad alcuni problemi contingenti che devono essere risolti, pena la crisi del settore. Alcuni commi dell'articolo 8 disciplinano in modo surrettizio situazioni connesse ai porti: interventi infrastrutturali per il porto di Ancona, interventi relativi al comune di Piombino per risolvere una vertenza attualmente in corso, interventi per chiudere ugualmente una vertenza in corso per quanto riguarda il porto di Genova.

Con l'articolo 9 invece viene ipotizzata una serie di interventi nel settore marittimo, in particolare alcune provvidenze per quanto concerne i lavoratori del mare, quindi misure connesse alla cassa integrazione nonchè alla definizione di alcune situazioni particolari e pregresse che si sono venute a verificare, indipendentemente dalla volontà dei soggetti, a seguito dell'applicazione di una serie di leggi.

I commi 6 e 7 dello stesso articolo 9 riguardano invece un problema annoso che è in fase di soluzione con i cosiddetti provvedimenti Bassanini e che concerne il servizio di escavazione porti.

Con l'articolo 10 vengono presi in esame alcuni interventi di carattere vario: si tratta del terzo blocco di cui parlavo all'inizio, che prevede interventi, appunto, di carattere generale. Sono interventi, in verità, che quest'Aula ha già avuto modo di affrontare con l'atto Senato n. 2206, ma essendo quest'ultimo giacente allo stato attuale alla Camera tali interventi vengono riproposti con il provvedimento al nostro esame, con la possibilità quindi di essere approvati in quanto trattasi appunto di decreto-legge.

Per quanto riguarda l'articolo 11, concernente l'allineamento delle aliquote contributive per le aziende di trasporto pubblico locale, si è ritenuto di sopprimere l'articolo stesso in quanto è in concomitanza in discussione presso la 8^a Commissione di questo ramo del Parlamento

un altro provvedimento, questa volta un disegno di legge, nel quale sembrava più opportuno inserire questa parte di articolato.

Per quanto riguarda l'articolo 12, si è ritenuto in Commissione di stralciare le parti connesse ai contributi agli autotrasportatori in relazione alla recente sentenza e alle recenti disposizioni dell'Unione europea, mentre si è ritenuto opportuno mantenere dei punti sostanziali per quanto riguarda la gestione fiscale.

L'articolo 13 concerne la copertura finanziaria.

Signor Presidente, signor Ministro, signori colleghi, credo di aver illustrato, seppure in maniera sintetica, il significato profondo di questo provvedimento. Concludo dicendo che è un provvedimento che ci crea anche qualche problema rispetto ad un'impostazione complessiva, rispetto, diciamo, a diritti generali che dovrebbero essere validi in tutto il mondo; tuttavia esso va approvato a difesa della nostra marineria e a difesa del nostro lavoro, in relazione al fatto che in tutti gli altri paesi dell'Unione europea questo provvedimento, in particolare mi riferisco alla misura del doppio registro, è stato approvato, è vigente e ha dato dei risultati, dei riscontri estremamente significativi ed importanti.

Per questo vi chiedo l'approvazione del disegno di legge al nostro esame. (*Applausi dai Gruppi Sinistra Democratica-L'Ulivo e Partito Popolare Italiano*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Carpinelli.

SPERONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPERONI. Signor Presidente, vorrei avanzare una richiesta sospensiva riguardo a questo provvedimento.

Abbiamo sentito questa relazione, questo rapporto orale, che però non ci soddisfa... (*Ilarità*). Che c'è da ridere?

PRESIDENTE. Era una relazione orale. Grazie.

SPERONI. Relazione orale, va bene.

Signor Presidente, teniamo presente che il provvedimento è giunto da pochissimo in Aula e quindi non abbiamo avuto veramente modo di esaminarlo, a parte appunto la relazione del collega Carpinelli, dunque ritengo che un rinvio di dieci giorni possa essere opportuno.

Il tema dei trasporti, fra l'altro, è attualissimo; anche noi senatori siamo stati coinvolti per una questione che riguarda la rigida applicazione di norme da parte del comune di Roma. Mi permetto questa breve deviazione approfittando dell'occasione per sollecitare un intervento in relazione a quello che è un modo di operare del comune che ospita le massime istituzioni della Repubblica una e indivisibile. Il comune di Roma, unico forse tra le grandi capitali d'Europa, applica un sistema medioevale di limitazione dell'accesso al centro, facendo tra l'altro pagare esosamente un balzello a chi – appunto – voglia utilizzare un'auto-

vettura per recarsi in certe zone come, ad esempio, il Senato della Repubblica. Non mi risulta che a Bruxelles, a Londra, a Parigi o a Madrid un parlamentare debba pagare direttamente o tramite le istituzioni 620.000 lire per poter utilizzare un mezzo privato.

Non si tratta, però, soltanto di questo. Questa mattina tutte le autovetture di senatori che avevano il contrassegno scaduto da ben undici giorni sono state multate: un provvedimento formalmente ineccepibile; peccato che il comune di Roma, intervenuto in questo modo dopo soli undici giorni, abbia impiegato quattro anni e per rinnovare i contrassegni stessi! (*Applausi dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*).

Non è di oggi la polemica della Lega Nord nei confronti delle amministrazioni romane (non certo dei cittadini romani), tant'è che il sindaco Rutelli ha pensato bene di adire le vie giudiziarie contro Umberto Bossi per certe affermazioni da lui ritenute ingiuriose, eccessive e diffamatorie. Anche il piccolo episodio di questa mattina dimostra, tuttavia, che certe affermazioni forse sono state appropriate e casomai inadeguate di fronte all'inerzia e all'inefficacia di un'amministrazione che – ripeto – ha impiegato ben quattro anni per sostituire dei pezzi di carta!

Chiedo, altresì, che la votazione della richiesta di sospensiva sia preceduta dalla verifica del numero legale. (*Applausi dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ricordo che, a norma dell'articolo 93, comma 4, del Regolamento, sulla richiesta di sospensiva può prendere la parola un senatore per ciascun Gruppo parlamentare e per non più di dieci minuti.

Poichè nessuno domanda di parlare passiamo alla votazione della questione sospensiva, previa verifica del numero legale.

Vorrei far presente ai colleghi, prima di procedere a tale verifica, che nella Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, tenutasi ieri, abbiamo stabilito all'unanimità che alle ore 18 di oggi avremmo posto in votazione il disegno di legge n. 2983 di conversione del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457. Ricordo che vi sono emendamenti presentati dalla Commissione, approvati anche da Gruppi dell'opposizione.

Pertanto, ove dovesse mancare il numero legale, vi preavverto che alle ore 18 metterò in votazione soltanto gli emendamenti presentati dalla Commissione per poi passare alla votazione finale del provvedimento che ho poc'anzi richiamato.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta avanzata dal senatore Speroni risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

Risulta una tessera doppia: posizione 1 e posizione 2.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2983 e 1638

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione sospensiva, avanzata dal senatore Speroni.

Non è approvata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

MANIS. Signor Presidente, stiamo esaminando il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, intitolato: «Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione».

In realtà, la titolazione di questo provvedimento apparirebbe impropria, giacchè la parte più rilevante, più importante ed innovativa è sicuramente costituita dall'istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi. Tutti gli altri provvedimenti proposti in questo testo risultano di fatto collaterali, scarsamente complementari, certamente inseriti nel comparto dei trasporti, ma scarsamente attinenti al motivo fondante di questo disegno di legge.

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

(Segue MANIS). In effetti, l'istituzione del doppio registro di immatricolazione non è più una proposta di ammodernamento del nostro sistema di trasporto marittimo, quanto una necessità impellente per fermare l'emorragia cui è sottoposta la nostra marineria, il nostro naviglio a seguito della perdita di competitività, della liberalizzazione e della globalizzazione del mercato dei noli. Quest'ultimo di fatto è nato globalizzato indipendentemente dalla realizzazione e dall'estensione di questo concetto a livello macroeconomico. Basti pensare alla perdita secca in termini di tonnellaggio e di delocalizzazione della nostra flotta in conseguenza delle navi che battono bandiera non nazionale e che si possono avvalere quindi di personale extracomunitario il cui costo di lavoro è decisamente più basso rispetto al nostro.

Diceva giustamente il relatore che i primi ad aver fatto le spese di questa rivoluzione nel campo dei trasporti, che di fatto globalizzava il

mercato medesimo, sono stati i norvegesi che solitamente erano tra i più vivaci a livello di flotta e di organizzazione dei servizi che a questa sono collegati. La Norvegia, istituendo il doppio registro, ha ripotenziato il proprio armamento, ha ridato vigore ai propri porti, ha creato a valle tutta una serie di servizi – venivano ricordati quelli relativi alle assicurazioni, al brokeraggio, ma parlo anche degli stessi servizi portuali – che hanno creato indotto nell'indotto e quindi occupazione successiva.

Ben presto gli altri *partner* europei e soprattutto quelli che ormai fanno parte della Comunità europea – cito di proposito la Germania, il Portogallo, la Francia, la Spagna, l'Olanda – si sono adeguati, relegando così ad un ruolo marginale la nostra marineria.

Quindi il nostro mercato del lavoro, rigido già di per sè, si è aggravato in conseguenza di una concorrenza che ci vedeva perdenti. Tale posizione di svantaggio ha avuto dei riflessi decisamente negativi su tutto il sistema portuale italiano, perchè è inimmaginabile pensare che una liberalizzazione del mercato sia qualcosa di scollegato e di indipendente dal sistema portuale nazionale. Non a caso il naviglio ha saltato sistematicamente i nostri porti, a meno di segnali di ripresa nel caso di Genova che si è dotata sapientemente di nuovi servizi, per orientarsi verso i porti del Nord Europa, che offrivano non soltanto servizi, ma consentivano una localizzazione di tutta una serie di collegamenti legati al trasporto marittimo.

Ecco perchè ritengo che il provvedimento al nostro esame – ma questa non vuole essere assolutamente una polemica – avrebbe dovuto titolare in questo modo: «Istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi».

Si tratta, quindi, di un provvedimento necessario che tiene conto della nuova realtà di mercato, ma che però non deve penalizzare l'occupazione del nostro paese, occupazione che – è bene dirlo – si rivolge sempre più alle alte professionalità e sempre meno alle cosiddette basse professionalità.

La questione delle alte professionalità poi – se mi è consentito – è legata, anche se in modo apparentemente forzoso, al sistema dell'istruzione poichè alcuni indirizzi di studi, quali quelli di preparazione dei periti nautici, hanno conosciuto un forte ridimensionamento e rischiano di scomparire dal nostro tessuto nel caso in cui non si fermi l'emorragia di iscrizioni. I nostri comandanti sono tra i più preparati a livello internazionale ed hanno onorato il buon nome del nostro paese, a testimonianza che un corso di studi così valido non deve essere soppresso ma, anzi, deve trovare maggiore impulso.

Si deve inoltre affrontare la questione degli esuberi del sistema portuale, esuberi che dovranno essere ridimensionati perchè mettono in discussione l'efficienza stessa delle nuove autorità portuali e, quindi, la piena attuazione della riforma del sistema portuale italiano.

Da più parti si è gridato all'ennesimo provvedimento assistenziale, all'ennesima forma di ammortizzatori sociali perchè veniva introdotto il concetto del prepensionamento; ma, ove si consideri che è ormai in atto una riforma globale non del settore ma dell'intero sistema dei trasporti, evidentemente tali interventi dovevano essere adottati anche in conside-

razione del fatto che i porti di Napoli, Genova, Venezia e Trieste erano stati inesorabilmente esclusi dal precedente provvedimento che prevedeva l'assorbimento di 150 unità lavorative attraverso il prepensionamento. È questo il motivo per cui ritengo che il concetto di liberalizzazione del mercato o meglio della regolamentazione della liberalizzazione del mercato – perchè in questo caso si sta facendo proprio questo – contrasti quel principio da più parti richiamato di una liberalizzazione selvaggia che si riflette poi decisamente in maniera negativa sull'occupazione e sulle fasce più esposte, quelle più deboli.

Crede che il provvedimento in esame, così come emendato in Commissione peraltro con il concorso di tutte le forze politiche senza che si manifestassero aprioristiche rigidità di appartenenza, rappresenti il frutto di un equilibrio e di una convergenza, rifletta gli interessi del nostro paese e consenta al nostro sistema produttivo di essere competitivo rispetto all'intero sistema europeo.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, entrare in Europa non significa soltanto rimettere a posto i conti pubblici, avere un rapporto adeguato tra *deficit* e prodotto interno lordo, o ammodernare il sistema della pubblica amministrazione, ma significa anche rimuovere le cause strutturali perchè la nostra competitività di mercato possa riprendere vigore e confrontarsi con quella degli altri paesi. L'ingresso in Europa offrirà sicuramente a tutti noi grandi vantaggi in termini di stabilità, di non fluttuazione e di mancanza di rischi di inflazione, ma ci porrà davanti alla cruda realtà della competitività. Nel mercato potranno rimanere solamente quella azienda o quel sistema produttivo competitivo in grado di reggere le nuove sfide della tecnologia, del mercato e della organizzazione.

Per questi motivi, ritengo che il provvedimento in esame non debba rappresentare il frutto di polemiche, di ostruzionismi o di speculazioni politiche ma debba essere inteso come un contributo per rendere il nostro sistema paese ed il nostro sistema produttivo più moderni e, inoltre, per rimuovere gli ostacoli che impediscono la piena occupazione.

Sono convinto – così come lo è il mio Gruppo che mi ha permesso di intervenire a suo nome – che il provvedimento che stiamo esaminando potrà rimettere in moto anche la macchina del lavoro che oggi, soprattutto nel settore della marineria, è rigida e statica. Bene hanno fatto le organizzazioni di categoria ad inserire in questo contesto un provvedimento che favoriva il sistema della pesca d'altura e quello della pesca oltre gli stretti. Anche questo settore per noi strategico è oggi in forte crisi per effetto di una concorrenza sempre più vivace e rampante, che mette sicuramente in mora i nostri apparati i quali, viceversa, devono poter continuare ad esistere.

Salvaguardare la pesca d'altura e la pesca costiera significa anche investire nell'ambiente, laddove questi due tipi di pesca vengono regolamentati in funzione degli equilibri che devono essere conservati. Basti ricordare che l'intensificarsi delle attività antropiche nelle coste ha sicuramente ridimensionato questo versante che crea turismo, che si sposa con l'ambiente, che si addice alla cultura marinara delle nostre popolazioni costiere e che comunque deve essere salvaguardato anche e soprattutto come fonte di reddito.

Prendiamo atto con soddisfazione che il Governo ha fatto proprio, tra i nostri emendamenti, quello volto ad inserire le flotte che praticano la pesca d'altura e la pesca oltre gli stretti nel registro che si vuole istituire e che attribuisce di fatto facilitazioni fiscali in termini di detassazione degli utili, ottenuti naturalmente in questo versante, favorendo inoltre uno snellimento dei contributi fiscali. Si tratta sicuramente di un sacrificio che si chiede all'erario, in quanto il provvedimento comporta un esborso di circa 6,6 miliardi; ma è ben poca cosa rispetto a tutto l'indotto che si verrà a determinare.

Per tali motivi il Gruppo Rinnovamento italiano e Indipendenti ha inteso dare tutto il proprio contributo in sede di discussione del provvedimento medesimo e di elaborazione degli emendamenti ed invita tutti i colleghi, compresi quelli dell'opposizione, a sostenere la conversione di questo decreto-legge. Non si tratta del provvedimento di una parte politica, ma del provvedimento di un paese serio e responsabile che vuole reggere le nuove sfide del mercato e raggiungere traguardi di civiltà e di produttività. (*Applausi dal Gruppo Rinnovamento italiano e Indipendenti. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Germanà, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

in sede di discussione dell'atto Senato n. 2893 «Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione»;

visto che in detto decreto viene dimenticato il Sud ed in particolare le isole; considerato che il Sud è quella parte del Paese che soffre delle più alte percentuali di disoccupazione e che, ai fini di uno sviluppo economico, è stato da sempre penalizzato dalle carenti comunicazioni, in particolare quelle ferroviarie,

impegna il Governo:

a rivedere la propria politica di sviluppo dei trasporti ed a prendere tutte le iniziative per la realizzazione ed il completamento dei raddoppi ferroviari, previsti a suo tempo dai piani pluriennali delle Ferrovie e non completati, delle linee Messina-Palermo, Messina-Catania e Napoli-Sorrento.

9.2983.1.

GERMANÀ

Il senatore Germanà ha facoltà di parlare.

GERMANÀ. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, viene sottoposto all'attenzione dell'Assemblea per la sua conversione il decreto-legge n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti ma anche per l'incremento dell'occupazione.

Signor Presidente, ho ritenuto opportuno presentare un ordine del giorno in quanto, all'articolo 10, è prevista la completa realizzazione del raddoppio ferroviario di una linea. Ritengo che tale linea ferroviaria meriti senza dubbio una doverosa attenzione, ma ritengo anche che molte altre parti del paese sono da sempre dimenticate e lo sono soprattutto in questo momento.

Tra queste, cito l'esempio della tratta Messina-Palermo, dove ancora si viaggia a 50 chilometri orari: lo stesso treno che collega Roma con Villa San Giovanni in 5 ore e 10 minuti impiega poi 3 ore e 20 minuti per collegare Messina con Palermo. La linea ferroviaria è ancora ad unica rotaia e peraltro costeggia la battigia del mare, quindi si è spesso costretti a spendere miliardi per difendere questa tratta ferroviaria. Ma voglio ricordare anche la tratta Messina-Catania, spesso oggetto di deragliamenti; la Napoli-Sorrento, la Caserta-Foggia. E che dire della tratta Modica-Lentini, dove si impiegano 3 ore e 20 minuti, ancora nel 1998, per percorrere poche decine di chilometri?

A mio avviso, anche le tariffe ferroviarie non sono adeguate alla qualità del pessimo servizio che viene offerto ad una parte dell'Italia. È sufficiente paragonare i vagoni di un treno che serve la Sicilia con altri che viaggiano ad alta velocità in una parte diversa del paese, senza dubbio più fortunata. Mi chiedo: ma perchè un chilo di arance buone deve costare più di un chilo di arance cattive, mentre il trasporto ferroviario buono deve costare all'utente quanto quello cattivo? Ancora: perchè un'autostrada a due corsie in pessime condizioni deve avere un pedaggio uguale a quella a quattro o cinque corsie? Ci dovremmo porre spesso questi interrogativi.

È chiaro che chiedo la solidarietà dei colleghi dell'Assemblea perchè si impegni il Governo – e mi auguro che il Ministro attui questo impegno presto, anche con il nuovo disegno di legge, l'atto Senato n. 2935, che sarà esaminato in sede deliberante dalla Commissione – per cercare di riequilibrare il settore per quanto è possibile farlo in questo momento. Sembra che il disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione non sia proposto – mi creda, ingegner Burlando – da un Ministro, ma da un assessore provinciale che tende a privilegiare solo una piccola zona; spendere soldi in quella zona a me può sembrare giusto, ma spendere 470 miliardi per venti chilometri, dimenticando che ci sono altre tratte che forse avrebbero bisogno di una sua maggiore attenzione? Questo credo che posso chiederlo. Mi auguro che non venga disturbato il sonno del Ministro, perchè si dà il caso che tale tratta ferroviaria quasi coincida con la residenza del Ministro.

Sarebbe giusto inoltre sopprimere dal titolo del provvedimento in esame la dizione «incremento dell'occupazione», perchè tutti sanno, anche il ministro Treu, tra l'altro firmatario del disegno di legge, quali sono le parti del paese che hanno problemi di disoccupazione, dove sono già tanti i suicidi dovuti alla disperazione del genitore che non sa come fare per sfamare la famiglia.

Si prevede inoltre la progettazione di un nodo ferroviario, dimenticando che a Palermo con pochi miliardi, con un accordo di programma già esistente tra regione ed Ente ferrovie (manca solo l'apporto dello

Stato) si potrebbero sistemare gli snodi di Resuttana San Lorenzo, di Tommaso Natale, di Isola delle Femmine e di Capaci. Per tale snodo ferroviario il sindaco Orlando, ma anche i parlamentari dell'Ulivo nella precedente campagna elettorale, avevano assunto impegni; solo parole, però, signor Presidente, perchè i fatti dimostrano il contrario.

Il sottoscritto, sollecitato dal presidente La Loggia, vuole portare oggi a conoscenza dell'Aula e del signor Ministro che per i suddetti snodi ferroviari esiste già un accordo di programma, esiste già un finanziamento, accantonato, che il senatore La Loggia ottenne dall'allora presidente della regione Graziano; quindi sarebbe sufficiente un piccolo intervento del Ministero dei trasporti per risolvere anche questo problema che riguarda quell'altra parte dell'Italia. Chiedo pertanto che l'approvazione dell'ordine del giorno non rimanga sulla carta, anche perchè non desideriamo assistenzialismo nel Meridione, ma un riequilibrio in un settore delicato quale quello dei trasporti in una parte d'Italia dove ancora ad esempio l'autostrada non è completata. Lei pensi che la Messina-Palermo venne iniziata ventotto anni fa, quando l'uomo sbarcò per la prima volta sulla Luna, e ancora non è completata.

Aggiungo che invierò il mio intervento al Presidente della Repubblica. Perchè? Perchè il Presidente della Repubblica gentilmente è venuto a visitare i sindaci della Sicilia, è stato anche a Messina, ha convocato i sindaci - io ero presente perchè ero anche sindaco in quel momento - e ha parlato di occupazione; ora, è strano che in questo momento venga dimenticata una parte dell'Italia. (*Applausi dal Gruppo Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gubert. Poichè egli non è presente in Aula, si intende che abbia rinunciato ad intervenire. È iscritto a parlare il senatore Cò. Ne ha facoltà.

CÒ. Signor Presidente, il provvedimento che oggi è in discussione in quest'Aula avrebbe dovuto recepire i contenuti di un accordo sindacale stipulato fra le organizzazioni sindacali e quelle armatoriali il 5 novembre 1997 e successivamente controfirmato dal Ministro dei trasporti e della navigazione. Questo accordo ha rappresentato un punto di equilibrio assai delicato tra l'esigenza di far fronte alla competizione internazionale nel settore armatoriale, che è basata essenzialmente sull'impiego di manodopera internazionale a basso costo e la necessità di tutelare l'occupazione dei marittimi italiani, principalmente provenienti da aree del Mezzogiorno per le quali il lavoro sul mare rappresenta una delle più significative fonti di reddito, se non l'unica.

Tale accordo ha definito una serie di agevolazioni fiscali e contributive volte a contenere il costo del lavoro dei marittimi italiani e un nuovo strumento di gestione del mercato del lavoro, costituito dall'osservatorio del mercato del lavoro marittimo, per consentire dopo anni di richieste provenienti dalle organizzazioni sindacali, di valutare l'andamento dell'occupazione in questo particolare settore, di individuare le qualifiche eccedenti e quelle carenti e orientare così la riqualificazione e la formazione professionale.

In Commissione abbiamo dovuto affrontare una discussione molto impegnativa per consentire che i contenuti sostanziali di questo accordo, che di qui a breve andrò ad illustrare, venissero recepiti nel provvedimento. Dal momento che intorno alle ore 18 scatterà la cosiddetta mannaia e potremo esaminare soltanto gli emendamenti presentati dalla Commissione, vorrei sinteticamente ricordare in primo luogo che le navi battenti oggi bandiera italiana, che transitano nel registro internazionale, mantengono l'intero equipaggio di nazionalità italiana o comunitaria; in secondo luogo che le navi locate a scafo nudo, ai sensi della legge n. 234 del 1989 e che rientrano nel registro mantengono l'attuale composizione dell'equipaggio, vale a dire sei membri di nazionalità italiana e i restanti extracomunitari; in terzo luogo che le navi provenienti dall'estero, oppure quelle di nuova costruzione sono soggette a trattativa sindacale, partendo comunque da un minimo di sei membri di nazionalità italiana o comunitaria.

Mi auguro pertanto che questo accordo venga accettato, nella formulazione definitiva del provvedimento al nostro esame, con alcune aggiunte che come Gruppo abbiamo inteso conquistare nella discussione avvenuta in Commissione e che riguardano la possibilità di assumere dei lavoratori marittimi italiani in luogo di quelli extracomunitari attraverso un contratto di formazione e lavoro.

Il punto più delicato di questa normativa, che non ci sentiamo di condividere nel modo più assoluto, riguarda la legge regolatrice del contratto di arruolamento, definita nell'articolo 3 del provvedimento al nostro esame. Vorrei ricordare che questa norma, così come formulata, è in contrasto con la Convenzione di Roma del 1980, relativa alla disciplina applicabile alle obbligazioni contrattuali e che a questa Convenzione è stata data applicazione con legge 18 dicembre 1984. In questa Convenzione si stabilisce, in modo assolutamente non equivoco, che la legge applicabile ai contratti individuali di lavoro – e non vi è ragione alcuna per espungere da questa dizione i rapporti di lavoro marittimo o aeronautico – deve essere quella del luogo in cui il contratto deve avere esecuzione.

È assolutamente chiaro che il luogo in cui il contratto deve avere esecuzione è la nave italiana, perchè nel registro internazionale rientrano navi battenti bandiera italiana; questo è lo scopo complessivo del provvedimento, e quindi noi sosteniamo che la legge regolatrice del rapporto di lavoro è, e deve essere, la legge italiana.

Non vi è dubbio che la Convenzione di Roma indichi i criteri di collegamento più adeguati per le varie obbligazioni contrattuali, codificando al riguardo le soluzioni generalmente accettate da tutti gli ordinamenti degli Stati europei e pertanto non si può prescindere dalla loro valutazione nella formulazione di una norma di diritto internazionale privato, relativa ai rapporti di lavoro marittimo.

Quali sono i principi ricavabili da questa normativa? Il primo è che l'esercizio dell'autonomia privata nella scelta della legge regolatrice dei contratti di lavoro non può mai pregiudicare il lavoratore dalla protezione assicurata dalle norme imperative della legge che regolerebbe il contratto in mancanza di scelta. Qui la norma affida all'autonomia privata

addirittura la scelta della legge regolatrice del contratto: è una disposizione assolutamente non condivisibile. In secondo luogo si prevede che la legge regolatrice del rapporto di lavoro sia quella del paese ove esso viene regolarmente eseguito: si tratta in questo caso della nave battente bandiera italiana.

Non intendiamo disconoscere il principio secondo il quale il trattamento retributivo del lavoratore extracomunitario è inferiore rispetto a quello del lavoratore italiano. Conosciamo infatti lo scopo della legge, sappiamo che l'obiettivo consiste nel determinare il rientro delle navi italiane all'interno del registro internazionale; tuttavia non possiamo accettare, anche in ossequio alla legislazione stabilita dalla Carta costituzionale, un principio secondo il quale le condizioni minime contrattuali non sono determinate dallo Stato italiano.

Il Gruppo Rifondazione Comunista ritiene che questi principi siano completamente disattesi dall'articolo 3 del decreto-legge per le ragioni già esplicitate che sintetizzo nuovamente: si affida all'autonomia privata l'individuazione della legge regolatrice, si conferisce rilevanza fondamentale, nella determinazione delle leggi applicabili, esclusivamente a criteri di collegamento, ormai decisamente superati in tutte le legislazioni europee, ovvero al criterio di collegamento della cittadinanza. In proposito ricordo che tale criterio, anche nelle norme generali di diritto internazionale privato contenute nella legge italiana del 1995, regola soltanto i rapporti di stato delle persone e di diritto di famiglia, ma in nessun caso le obbligazioni nascenti da contratto e, men che meno, quelle nascenti da un contratto di lavoro subordinato. Già sotto questo profilo individuo gravi vizi di incostituzionalità nelle norme di cui all'articolo 3 del disegno di legge n. 2983, secondo un insegnamento della Corte costituzionale già consolidato. Cito in proposito le sentenze dell'8 marzo e del 10 dicembre 1987, nelle quali è stato precisato che i meccanismi relativi al sistema di diritto internazionale privato non possono essere considerati neutri o neutrali, ma «devono condurre a risultati e a esprimere adesioni a scelte ideologiche». Per scelte ideologiche la Corte costituzionale intende scelte coerenti con i valori sostanziali propri dello specifico rapporto di cui si deve individuare la legge regolatrice. È infatti evidente che un sistema di diritto internazionale privato, coerente con i nostri valori costituzionali e con i valori sostanziali espressi dalle norme italiane in tema di lavoro, non può mai affidare alla esclusiva scelta dell'autonomia privata e individuale la legge regolatrice del lavoro marittimo a bordo di navi italiane che sono «espresse» da imprese localizzate in Italia. A noi sembra che la soluzione adottata su un punto qualificante del provvedimento sia assolutamente inaccettabile. Aggiungo inoltre la seguente considerazione: il provvedimento contiene una normativa riguardante il servizio escavazione porti che noi intendiamo salvaguardare attraverso l'istituzione di un ente pubblico non economico. Sappiamo però che contemporaneamente e contrariamente agli accordi che il nostro partito ha assunto con il Governo per il mantenimento di questo servizio sotto il controllo pubblico, la cosiddetta legge Bassanini, attualmente in discussione, abolisce completamente il servizio escavazione porti: l'inevitabile conseguenza sarà l'affidamento del servizio ai privati. È un pun-

to che noi riteniamo assolutamente ineliminabile; non siamo stati in grado di introdurre in questa normativa gli idonei correttivi e quindi il nostro giudizio complessivo sull'intero provvedimento al nostro esame rimane fortemente critico.

Valuteremo ovviamente, alla luce degli emendamenti che saranno approvati nel corso dell'esame, quale sarà il nostro atteggiamento conclusivo. (*Applausi dal Gruppo Rifondazione Comunista-Progressisti. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sarto. Ne ha facoltà.

* SARTO. Signor Presidente, il mio intervento toccherà quattro punti di questo provvedimento e annuncio subito che, anche in attesa di alcune modifiche (talune già operate), il nostro voto, come valutazione complessiva, sarà positivo.

Il primo punto riguarda il doppio registro navale. Io comprendo che si tratta di una necessità indotta, appunto, dalla concorrenza e dalla situazione internazionale, e che il non adottarlo non permetterebbe la sopravvivenza di navi battenti bandiera italiana. È una risposta, quindi, realistica, però rispetto a questa risposta condivido alcune preoccupazioni espresse dal senatore Cò, nel senso che sono possibili alcune attenuazioni e alcuni miglioramenti, ma in una sostanza che accetta questo doppio regime.

Rispetto al secondo punto, vorrei fare un cenno a quella ventina di miliardi relativi a una pendenza delle cosiddette Colombiadi. La riserva e la preoccupazione che anche in Commissione avevo espresso al Ministro è che non v'è dubbio che la contabilizzazione di quella spesa, relativa all'occupazione di un'area del porto per realizzazioni legate alle Colombiadi, dovesse essere computata allora, nel senso che tale spesa la si è scaricata successivamente senza definirla allora.

Il secondo dubbio e preoccupazione è anche relativo al soggetto che oggi dovrebbe sanare quella partita malposta allora; francamente io mi aspettavo che dovesse essere il Ministero dei lavori pubblici, che allora mi pare di ricordare fosse il soggetto che realizzava o promuoveva le opere, che dava al Ministero dei trasporti per l'autorità portuale: mi sembra strano che oggi debba essere il Ministero dei trasporti a sanare, a tamponare questa esigenza.

Il terzo e il quarto punto riguardano temi che sono tradizionalmente cari al nostro Gruppo e concernono un emendamento che il Governo e il relatore hanno accolto relativo all'articolo 10 del provvedimento, che però modifica un articolo della legge n. 211 del 1992, relativo alle cosiddette tranvie veloci. L'emendamento 10.105 accolto da Governo e relatore toglie l'aggettivo «veloci» da «tranvie», ed è bene motivare questa annosa questione, quindi motivare l'emendamento.

Molte tranvie urbane hanno trovato ostacoli, in sede di esame dei progetti, perchè a tali tranvie si attribuivano caratteristiche di ferrovie, diciamo, metropolitane, di ferrovie leggere e quindi si pretendeva una protezione pesante della sede, quando in molti casi la protezione pesante

rende – appunto – poco praticabile e difficilmente realizzabile il progetto. Si tratta, invece, di una esperienza collaudata a livello di molte città europee il fatto che tali tranvie – che sono estremamente leggere, flessibili e non rumorose, con raggi di curvatura molto limitati, con pianali ribassati e così via – possano in alcuni tratti urbani essere senza le protezioni pesanti; ricordo che addirittura molte tranvie circolano in ampie zone pedonali, coesistendo con una presenza molto fitta di pedoni in piazze e così via.

Credo, pertanto, che il Governo, resosi perfettamente conto della situazione, eliminando l'aggettivo «veloci», sia indirizzato all'approvazione e alla rapida attuazione dei molti progetti, oggi bloccati o che hanno incontrato parecchie difficoltà in molte città italiane.

Proprio rispetto alla selezione dei progetti, in passato l'ottica guardava più alle ferrovie metropolitane o ai sistemi tramviari pesanti piuttosto che a tali dispositivi molto leggeri e molto adatti proprio alle città e, in particolare alle nostre, che sono di medie dimensioni. È evidente, infatti, che nelle grandi città le metropolitane pesanti diventano una necessità, ma in Italia le grandi città sono molto poche: sostanzialmente si tratta di Milano e di Roma.

L'articolo 12 riguarda l'autotrasporto, l'ultimo punto che intendo affrontare; anche in questo caso una nostra preoccupazione è stata tenuta ben presente dal Governo in seguito alla decisione assunta a livello comunitario sulla procedura di infrazione in merito ai passati sostegni all'autotrasporto. Quindi, il Governo e il relatore hanno stralciato i 175 miliardi previsti, lasciando invece alcuni articoli di semplificazione che sono ritenuti utili.

Su questo tema, che è molto scottante perchè gli autotrasportatori hanno anche minacciato un'agitazione, ci siamo sempre espressi con molta chiarezza; abbiamo sempre approvato con estrema difficoltà ogni incentivo all'autotrasporto, tra l'altro segnalando che si rischiavano le procedure di infrazione a livello comunitario, che poi puntualmente nel passato si sono realizzate. Addirittura, per evitarle, in passato sono stati estesi i provvedimenti di sostegno anche ad autotrasportatori di altri paesi comunitari; pertanto, abbiamo pagato non solo per i nostri autotrasportatori, ma anche per quelli di altri paesi, per evitare l'accusa di concorrenza sleale. Si tratta, però, di una strada che abbiamo sempre ritenuto sbagliata. Infatti, i veri provvedimenti sono quelli di riforma dell'autotrasporto, nel senso di innestare gli interessi della gomma e della strada anche con quelli del trasporto combinato delle ferrovie, dei porti e del cabotaggio. Questa è l'unica strada possibile, tant'è che l'unico provvedimento che è stato fatto in merito (che precede quello di cui stiamo discutendo) è – appunto – quello di riforma dell'autotrasporto che finalmente dà incentivi e aiuti proprio rispetto alla conversione intermodale dell'autotrasporto.

C'è stata e c'è tuttora una posizione rigida di molti autotrasportatori addirittura rispetto all'apertura dell'albo, tema che non è inserito in questo provvedimento ma in un altro che verrà direttamente assunto a livello governativo. Crediamo invece che siano necessari e positive un'ampia concorrenza nel settore e una ristrutturazione con direttive ed

aiuti del Governo per chi adotta operazioni sia societarie che di cooperazione e consorzio a livello intermodale e riteniamo che questa sia l'unica strada in grado di risolvere la situazione estremamente difficile dell'autotrasporto autonomo, fatto da piccoli soggetti che hanno solo il camion come sostentamento. Anche per il futuro di questi soggetti, la soluzione è quella di associarsi per operare non solo a livello della strada, ma anche della ferrovia. È una necessità questa avvertita nel nostro paese, ma è una necessità anche per un futuro economico più sicuro e meno drammatico per i piccoli trasportatori.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Castelli. Stante la sua assenza, si intende che abbia rinunciato ad intervenire.

È iscritto a parlare il senatore Lauro, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2983 di conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;

premessi che:

il Ministero delle finanze si è mostrato disponibile in più occasioni ad accogliere una normativa specialistica da applicare al reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte al nuovo «registro internazionale»;

impegna il Governo:

ad adottare le seguenti ulteriori misure fiscali agevolative:

a) la tassazione del solo 20 per cento del reddito derivante dall'utilizzazione delle navi iscritte nel registro internazionale;

b) la facoltà di imputare per tutti i periodi di imposta ammortamenti anticipati (misura doppia) sia per navi nuove che usate e loro dotazioni (*containers* eccetera);

c) la non applicazione della disposizione di cui al secondo periodo, 4° comma, articolo 67 TUIR che prevede una penalizzazione (non concorrenza, per il futuro, alla formazione della differenza ammortizzabile) nel caso di ammortamenti inferiori al 50 per cento di quelli previsti dalle tabelle;

d) l'innalzamento del limite previsto dal 7° comma dell'articolo 67 del TUIR per le spese di manutenzione, dal 5 per cento al 20 per cento dei valori dei cespiti;

e) l'innalzamento della misura prevista dall'articolo 73 TUIR della quota accantonabile annualmente per lavori ciclici dal 5 per cento al 15 per cento del valore delle navi;

f) l'applicazione anche alle plusvalenze relative alle cessioni di navi e loro dotazioni del nuovo regime di tassazione parziale e possibilità, per la parte di reddito imponibile, di sospendere la tassazione per la

parte accantonata in apposita riserva, a condizione che detto importo sia investito in navi o altri cespiti entro il terzo esercizio successivo;

g) la non tassazione dei redditi marittimi non residenti imbarcati sulle navi in questione con il conseguente non riconoscimento all'armatore del credito d'imposta previsto dall'articolo 4 del decreto-legge in questione;

h) la non applicazione della nuova imposta IRAP sul valore della produzione derivante dall'attività delle navi iscritte al registro internazionale.

9.2983.2

LAURO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2893 di conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione,

premessi che:

la nautica da diporto occupa più di 100.000 persone;

il settore si trova attualmente in fase di sviluppo, anche grazie alla buona tendenza dell'economia;

la presenza di imbarcazioni e navi da diporto nelle acque italiane rappresenta comunque maggior lavoro per l'industria Italia (turistica e non) sia sotto il profilo puramente economico (posti barca, carburanti, assicurazioni, consumi in genere, lavoro per la gente di mare...) che fiscale (IVA su acquisti, su carburanti e consumi in genere, tassa di stazionamento, eccetera);

alcuni paesi della Comunità europea hanno adottato provvedimenti tesi a favorire la registrazione di imbarcazione e navi da diporto presso i loro registri e precisamente:

Gran Bretagna: consente l'immediato recupero dell'IVA, che comunque viene versata all'Erario Britannico;

Francia: al fine di favorire la propria industria nautica e turistica, nonché di incrementare le proprie entrate fiscali, concede agli acquirenti di imbarcazioni e navi da diporto uno sconto sull'aliquota dell'IVA pari al 50 per cento dell'aliquota stessa, estendendo tale facilitazione anche e soprattutto ad utilizzatori italiani, sottraendo quindi entrate per IVA e tassa di stazionamento allo Stato italiano (il fatturato dal 1995 al 1997 è indicato in circa lire 84 miliardi = IVA sviata da Italia a Francia lire 16 miliardi circa),

quanto sopra sfugge comunque al controllo fiscale, elude gli obblighi della normativa italiana per quanto riguarda tassa di stazionamento, RINA, licenze VHF, dotazioni di sicurezza eccetera;

che tali operazioni vengono proposte ai cantieri costruttori ed agli utilizzatori da organizzazioni che in genere non hanno stabile organizzazione, e che pertanto non operano in conformità alle direttive CEE nè sotto il controllo della Banca d'Italia;

non vi è motivo per non applicare in Italia quanto già in essere, in varie forme, negli altri paesi della Comunità europea, con indubbio vantaggio per l'Italia;

impegna il Governo:

ad emanare entro 60 giorni le misure necessarie per:

1) applicare una aliquota IVA ridotta del 50 per cento sulle operazioni di locazione finanziaria aventi per oggetto imbarcazione e navi da diporto;

2) concedere un periodo di 12 mesi per la regolarizzazione della posizione per le imbarcazioni e le navi da diporto attualmente con bandiera estera, usufruendo delle stesse agevolazioni previste dal punto precedente.

9.2983.3

LAURO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2983 di conversione del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione,

premesso che:

il 21 ottobre, su iniziativa del Commissario Karel Van Miert, la Commissione europea ha adottato due decisioni con cui si dichiara illeciti, da un lato, il monopolio della fornitura di manodopera temporanea – condannato dalla Corte nel 1991 – di cui continuano a beneficiare le corporazioni di portuali italiani e, dall'altro, il sistema – condannato dalla Corte nel 1994 – che accorda a due compagnie marittime (Tirrenia di navigazione e Italia di navigazione) sconti discriminatori rispetto alle altre compagnie di traghetti operanti nel porto di Genova;

la prima decisione, riguardante la legge di riforma portuale, chiede di porre fine al monopolio delle compagnie portuali in materia di manodopera temporanea. Già nel 1991 la Corte di giustizia europea aveva condannato il sistema che riservava il diritto di effettuare le operazioni portuali alle corporazioni dei lavoratori portuali;

nonostante una prima ingiunzione della Commissione, l'Italia ha proceduto soltanto ad una liberalizzazione parziale del mercato. La legge di riforma prevede, è vero, che imprese indipendenti, rispondenti a determinati criteri oggettivi, siano autorizzate ad esercitare la professione. Nondimeno essa continua a riservare alle vecchie corporazioni dei lavoratori portuali il privilegio sostanziale di fornire manodopera temporanea e di usufruire pertanto di vantaggi concorrenziali indebiti;

la Commissione ha esercitato il suo potere decisionale avendo constatato che sei anni dopo la sentenza della Corte, i lavoratori portuali continuano a beneficiare di privilegi a detrimento dell'interesse generale e dello sviluppo economico delle città portuali italiane;

la seconda decisione chiede all'Italia di porre fine al sistema di sconti discriminatori sulle tariffe di pilotaggio applicate nel porto di Ge-

nova. Questo sistema, già condannato dalla Corte nel 1994, favorisce le due compagnie marittime pubbliche nazionale a danno delle altre compagnie di traghetti operanti nel porto di Genova. L'Italia ha modificato a due riprese le tariffe in questione, mantenendone tuttavia il carattere discriminatorio,

impegna il Governo:

ad adottare gli opportuni provvedimenti per porre fine alle infrazioni suddette così da assicurare che venga rilanciato il più ampio movimento di liberalizzazione del settore portuale italiano, nell'interesse delle imprese e dei cittadini.

9.2983.4

LAURO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2983 di conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;

premesso:

che il 28 dicembre 1995 con decreto n. 584 il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha emanato il regolamento con il quale venivano istituiti i nuovi titoli di abilitazione all'esercizio di stazioni di navi e di stazioni terrene di navi che utilizzano le frequenze del GMDSS che sono:

- a) certificato generale di operatore (GOC);
- b) certificato limitato di operatore;

che detti certificati vengono conseguiti mediante superamento di esame;

che al decreto sono allegati i programmi di esame e in esso sono fissati i titoli necessari ai candidati per accedere agli esami stessi;

che la commissione esaminatrice è quella prevista dall'articolo 347 del decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 150, ed è composta da otto persone con possibilità di aumento (esaminatori per le lingue straniere);

che tutti gli operatori del settore hanno seguito con molta attenzione l'applicazione della nuova tecnica di comunicazione e la normativa internazionale, alla quale il nostro paese deve adeguarsi, ha dettato precise norme in merito fissando anche delle scadenze;

che detta normativa stabilisce che entro il 1999 tutti gli ufficiali di coperta in comando di guardia dovranno essere in possesso del certificato di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 584 del 1995: i certificati si ottengono con il superamento di esami; conseguentemente sono sorti in Italia e all'estero numerosi centri: a Roma (Telecom e Telemar), a Genova (MSTC), a Pavia (APT) ed uno è in via di realizzazione a Sorrento presso l'istituto tecnico nautico «Nino Bixio»; all'este-

ro ve ne sono in Inghilterra, Scozia, Spagna e Croazia; i certificati rilasciati da paesi della CEE sono validi in tutti i paesi membri;

che dal confronto tra i corsi che si fanno in Italia e quelli che si fanno all'estero (in Italia 10 giorni, in Spagna 5 giorni, in Inghilterra 8 giorni) si evince una marcata differenza nella durata;

che all'estero è norma sostenere gli esami alla fine del corso stesso e nelle stesse sedi dove si sono tenute lezioni dinanzi ad una commissione composta da tre persone di cui due docenti del corso stesso;

che in Italia la commissione esaminatrice è composta da otto persone e si riunisce con periodicità diversa da quella dei corsi;

si impegna il Governo:

a) adottare le misure necessarie per normalizzare con la massima urgenza l'attività di certificazione del GMDSS e quella relativa al controllo degli stessi certificati;

in particolare impegna il Governo:

b) a trasmettere al Comando generale delle Capitanerie di porto del Ministero dei trasporti e della navigazione le istruzioni relative alle caratteristiche che i certificati CEPT devono avere ai fini del riconoscimento della loro validità nonchè l'indicazione dei paesi aderenti alla stessa Conferenza.

9.2983.5

LAURO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2983 di conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;

premesso che:

tutte le navi mercantili devono essere dotate di una stazione radioelettrica conforme alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare denominata SOLAS. In particolare gli emendamenti adottati nel 1988 hanno introdotto l'obbligo di dotare le navi costruite dopo il 1° febbraio 1995 di una stazione in grado di utilizzare le frequenze e le tecniche del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare denominato GMDSS. Tale dotazione radioelettrica dovrà essere estesa progressivamente anche alle navi esistenti, tutte senza distinzione, entro il 1° febbraio 1999;

che l'attività di certificazione, in base ad una stima approssimata riguarda complessivamente circa cinquemila operatori (senza contare gli operatori impiegati nel settore della pesca);

che purtroppo, i nuovi titoli di abilitazione all'esercizio di stazioni di navi del tipo GMDSS sono stati istituiti, in Italia, non prima del febbraio 1996 (decreto 28 dicembre 1995, n. 584, pubblicato sulla *Gaz-*

zetta *Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 1996) mentre la prima sessione di esami di abilitazione si è svolta nell'autunno dello stesso anno. Ciò con un ritardo di quasi due anni rispetto alla decorrenza dell'implementazione del sistema;

che a causa di questo ritardo, gli operatori nazionali destinati all'esercizio delle stazioni GMDSS di bordo, a partire dal 1° febbraio 1995, non potendo provvedere in Italia, si sono recati in altri paesi dell'Unione europea per conseguire i certificati di abilitazione necessari allo svolgimento delle mansioni in parola. Ciò in virtù del fatto che il regolamento delle radiocomunicazioni e, più specificatamente, la raccomandazione TIR 31-03 del Comitato europeo delle radiocomunicazioni della Conferenza delle Amministrazioni europee delle poste e delle telecomunicazioni (CEPT), prevedono che i certificati siano riconosciuti quando gli stessi siano emessi in conformità con il capitolo IX del regolamento delle radiocomunicazioni ed i programmi di esame di abilitazione siano corrispondenti a quelli previsti negli allegati della stessa raccomandazione CEPT;

che alcune Capitanerie di Porto non riconoscono la validità di certificati rilasciati da Amministrazioni aderenti alla CEPT sebbene gli stessi siano conformi alle prescrizioni sopra enunciate;

che la situazione generale fin qui descritta genera preoccupanti disagi all'esercizio armatoriale e, in taluni casi, significativi danni economici derivati dal mancato utilizzo delle navi. Si rammenta infatti che il costo di gestione di una nave tipo di medio tonnellaggio è pari ad oltre seimila dollari al giorno e di conseguenza anche alcune ore di ritardata partenza da uno scalo pregiudicano seriamente il risultato economico della nave;

che i candidati ammessi agli esami, pur superando la parte teorica, incontrano, in alta percentuale, grosse difficoltà nella parte pratica, nonostante che nel programma di preparazione agli esami il tempo dedicato alla familiarizzazione con gli apparati sia la metà del totale;

che è arduo comprendere come all'estero in soli cinque giorni di corso sia possibile svolgere il programma previsto con l'acquisizione della dimestichezza necessaria per l'utilizzo degli apparati con bassissime percentuali di bocciati;

che con la legge n. 343 del 1995 il Ministero dei trasporti e della navigazione ha stanziato i fondi per il rimborso delle spese incontrate dai marittimi per il conseguimento di certificazioni tra cui il GMDSS sempre che sia stato superato l'esame e conseguito il certificato;

che alla luce di quanto esposto risulta che gli ufficiali che si sottopongono agli esami in Italia sono penalizzati rispetto a quelli che si recano all'estero in quanto per loro è alta la possibilità di essere bocciati e perdere conseguentemente il beneficio del rimborso; le persone bocciate da più di 1 anno non sono state ancora richiamate pur avendo ripresentato immediata istanza ed inoltre alcuni enti organizzatori dei corsi hanno prospettato la possibilità di un minicorso di 5 giorni per un eventuale ripasso che comunque consiste in un aggravio delle spese da sostenere per i marittimi;

che è motivo di perplessità il vedere che andando all'estero aumenta la possibilità di superare gli esami, di acquisire il certificato e di godere del beneficio del rimborso a tutto vantaggio dei centri esteri che organizzano i corsi;

che, tenuto conto della elevata richiesta emergente degli operatori del settore (aziende armatoriali, marittimi), si lamenta una notevole inadeguatezza delle soluzioni attualmente in atto per la fase di esame;

che, in particolare allo stato attuale, il numero di sedute di esame è fortemente insufficiente ed esse sono realizzate esclusivamente a Roma presso il Ministero delle poste, senza peraltro poter disporre di un calendario degli esami almeno per il medio termine,

impegna il Governo:

ad adottare al più presto le misure necessarie per il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

aumento delle sedute di esame in numero adeguato alle attuali richieste del settore, prevedendo una idonea programmazione;

istituzione delle commissioni di esame periferiche (in particolare sarebbe indispensabile una commissione operante nell'area napoletana ed una in quella genovese);

possibilità di sostenere gli esami presso la sede che ospita i corsi di preparazione e di sostenerli al termine del corso;

adeguare l'organizzazione per un immediato rimborso a vista ai partecipanti ai corsi per l'ottenimento del certificato.

9.2983.6

LAURO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2983 di conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;

premesso che:

il forte impulso dato dal Ministero dei trasporti e della navigazione allo sviluppo di un sistema integrato nazionale dei trasporti risponde all'esigenza di dotare il nostro paese di un'efficiente rete di infrastrutture e di servizi che sia in grado di integrare pienamente il territorio italiano nelle grandi reti transnazionali europee e di sostenere la ripresa economica soprattutto nelle aree depresse ed in particolare nelle regioni meridionali;

la politica di sviluppo del sistema dei porti nazionali rilanciata dal Governo con l'approvazione dell'apposito decreto, più volte reiterato, che attua la legge n. 86 del 1994, istitutiva delle autorità portuali, ha consentito un forte rilancio del cabotaggio nazionale e mediterraneo e che si sta ora procedendo ad interventi di saldatura della rete portuale con le reti ferroviarie e stradali per migliorare la logistica dei servizi di

cabotaggio e dell'intermodalità marittima ed il combinato ferroviario nei porti;

l'innovazione delle gestioni ed i nuovi strumenti telematici, la prossima estensione dei sistemi VTS (*Vessey Traffic Service*) alla rete nazionale, da realizzarsi mediante finanziamenti nazionali e comunitari, potranno migliorare la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino; a sud la nuova realtà del porto di Gioia Tauro sta rivoluzionando la logistica del trasporto in Calabria e nel Mezzogiorno, rendendo più competitivo l'intero sistema portuale meridionale sia per i traffici di *transshipment* sia per i servizi di cabotaggio mediterraneo e che i nuovi interventi finalizzati all'intermodalità nel porto di Gioia Tauro potranno consentire di rilanciare i servizi di cabotaggio verso la Sicilia e di realizzare nuove linee di combinato da e per la Calabria anche attraverso una nuova logistica basata sul potenziamento delle direttrici ferroviarie tirrenica e ionica;

sotto il profilo programmatico la proposta di inserire il nuovo corridoio adriatico-ionico nelle reti transeuropee, formalizzata presso il Comitato per le reti TEN il 23 gennaio scorso a Bruxelles, potrà consentire di attivare gli interventi comunitari nell'area ionica mediante il cofinanziamento di progetti infrastrutturali e anche di istituire le nuove vie del mare ed i servizi di traghettamento tra i porti ionici di Catania, Crotona, Sibari verso la Grecia ed il Mediterraneo orientale,

impegna il Governo a:

adeguare la rete delle infrastrutture nazionali agli *standard* europei;

migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi soprattutto quelli collegati alla mobilità delle merci;

adottare misure di carattere fiscale ed incentivazioni a favore degli operatori marittimi.

9.2983.7

LAURO

Ha facoltà di parlare il senatore Lauro.

LAURO. Signor Presidente, della competitività della flotta italiana di registro navale si è parlato molto, sulla carta stampata, in televisione, alla radio, ad ogni livello. Ogni ulteriore affermazione, quindi, rischia di essere ripetitiva di cose già dette, già lette, già sentite e penso che in questo modo si rischi di perdere di vista qual è l'obiettivo e cioè la necessità che la flotta italiana con questo secondo registro diventi competitiva.

Allora, anche per attirare l'attenzione dei colleghi in Aula, vorrei iniziare questo breve intervento con un racconto, che in questo caso mi sembra emblematico. Il protagonista vive in America, si trova a passare davanti ad una chiesa e, incuriosito dalla folla sempre più grande che si ammassa e che vi vede raccolta, entra. Il sermone in corso lo colpisce così tanto per i contenuti e il trasporto dell'oratore che decide di dare 100 dollari al passaggio della persona che prende le donazioni. Il tempo,

però, passa; il sacerdote continua a parlare; la folla aumenta e anche la temperatura all'interno della chiesa. Nella mente del protagonista diminuisce talmente tanto la cifra che intende donare alla chiesa che quando passa la persona a ritirare l'offerta prende 5 cent e li mette in tasca.

Vorrei partire da questo punto. Questo è il primo motivo per cui continuiamo la discussione su un argomento così importante, che ci viene portato all'attenzione solo per poche ore. Il secondo motivo è un altro: una forza di opposizione che vuole essere governo del paese, speriamo a breve, non può essere un insieme di no. Quindi, pur condividendo quanto affermato dal collega Speroni, non possiamo bloccare questo provvedimento, ma possiamo tradurre il nostro dissenso nel voto che esprimeremo.

Lo sviluppo delle maggiori flotte mercantili mondiali è fondato su due importanti fattori: il primo, le regolamentazioni che consentono la gestione delle navi a costi competitivi; il secondo, regimi fiscali incentivanti. Questi sono i due punti base; ma perchè? In qualsiasi momento nel mondo, in qualsiasi posizione uno si trovi, basta spingere un pulsante per sapere il prezzo più basso che un fornitore di servizi marittimi, che non conosce, gli offre e quindi scegliere quello.

In questo scenario della concorrenza globale, l'Italia, ma tutti i paesi europei, sono in enorme ritardo.

Gli altri Stati della Comunità europea si sono già mossi sette, otto o dieci anni fa e per contenere il declino delle flotte comunitarie e del relativo indotto hanno introdotto nei loro ordinamenti particolari normative per le loro flotte: registri internazionali o cosiddetti secondi registri.

L'Europa ha pertanto riconosciuto che la situazione di svantaggio della flotta italiana, così ampiamente illustrata dal relatore, non dipende dalla capacità o dall'incapacità imprenditoriale, nè dalle deficienze professionali dei nostri marittimi, ma esclusivamente da condizioni fiscali e di regime giuridico che permettono ai concorrenti, anche europei, notevoli economie di gestione. Non intendo tediare in questa sede con l'elenco di tutte le normative degli altri Stati europei di cui abbiamo già parlato.

In Italia non esisteva ancora il registro-*bis* ed era ora che se ne parlasse. All'inizio del mio mandato parlamentare ho presentato un disegno di legge rivolto in tal senso perchè il declino del settore negli ultimi 15 anni è stato molto forte: nel 1979 si registravano 11 milioni di tonnellate, nel 1994 se ne registravano 8 milioni 184.000, sono andate perse, pertanto, 3 milioni 510.000 tonnellate di stazza. È questo il fatto obiettivo. Nel 1979 i marittimi imbarcati su navi italiane erano 41.000, nel 1994 erano 23.500, con una perdita di marittimi nazionali registrata in 17.500 unità.

Il disegno di legge in esame – che noi approviamo dall'articolo 1 all'articolo 7 – si pone come principale obiettivo il raggiungimento di costi di gestione e di costi fiscali competitivi. Potremmo annoverare anche i costi assicurativi competitivi e devo ringraziare la Commissione per aver approvato un emendamento da me presentato relativo all'abbassamento del costo assicurativo delle navi italiane.

La finalità del doppio registro dovrebbe essere quella di mantenere una consistente presenza di navi battenti bandiera italiana sui mercati internazionali, di migliorare la competitività delle nostre navi, di attirare dall'estero tonnellaggio di navi straniere, di compensare la limitata perdita iniziale di eventuali marittimi – e su questo do ragione al senatore Cò, ma certamente si registreranno un incremento del personale marittimo di vertice ed un maggior numero di addetti nell'indotto – ed inoltre, naturalmente, di promuovere investimenti finalizzati a costruzioni, trasformazioni e rinnovo di flotta, ma soprattutto, come punto fondamentale, si intende promuovere l'occupazione più qualificata. Tutto questo è necessario per competere a livello internazionale.

Confitarma sostiene che, in mancanza dell'adozione del doppio registro – a questo punto interviene il nostro senso di responsabilità –, la flotta italiana nel 2004 sarà completamente scomparsa.

Il provvedimento in esame, purtroppo, non fa riferimento solo al registro-*bis* ma considera anche altre questioni su cui non siamo d'accordo. Pertanto, se nel corso della discussione non verranno evidenziati sostanziali cambiamenti, il nostro voto sarà di astensione.

Innanzitutto, rilievo l'incompatibilità con le norme comunitarie dell'articolo 12, che la Comunità europea ha considerato come aiuti di Stato per i trasportatori. Perché devono pagare gli autotrasportatori se noi variamo delle leggi contro la CE? Queste leggi vengono promulgate dal Presidente della Repubblica; ebbene, quando la CE dispone un pagamento, non sollecita il Governo, non si richiama alla responsabilità del Parlamento, ma si rivolge direttamente agli operatori. Sono loro che, pur attenendosi ad una legge dello Stato italiano, sono costretti a rimborsare aiuti considerati non leciti a livello comunitario. Su questo noi abbiamo uno scrupolo, che riteniamo di dover sottoporre all'attenzione dell'Aula.

La seconda questione si riferisce ai portuali. Come si sa, l'Italia è stata più volte condannata dalla Commissione della CE, che ha già avuto modo di attirare l'attenzione del Governo italiano in merito al decreto applicativo di cui all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la relativa circolare interpretativa. Nonostante ciò, non è stato emanato niente di nuovo e vige ancora – sostiene la Commissione – il monopolio della manodopera portuale. È chiaro quindi che anche su questo esprimiamo le nostre preoccupazioni.

È vero che nel provvedimento è stata inserita una norma sulla pesca, anche internazionale, per permettere ai nostri operatori di pescare a parità di condizioni degli altri. È vero pure che è stato trovato un accordo per l'articolo 11, completamente ritirato; in questo senso andavano tutti i nostri emendamenti e quindi siamo soddisfatti. C'è stato, inoltre, il problema delle escavazioni nei porti, che speriamo in qualche modo possa risolvere le questioni connesse; in tal senso, vorrei ricordare l'impegno che questa mattina il Ministro ha preso in Commissione sui porti, specie nel golfo di Napoli e nelle isole che vivono soprattutto di turismo. Se non viene effettuata l'escavazione nei porti di Napoli, Ischia, Capri e Procida, questi luoghi turistici

avranno una cattiva stagione e quindi spero che il Ministro voglia confermare nella replica l'impegno assunto.

Passando brevemente alle indicazioni sugli ordini del giorno, vorrei ricordare che, dopo quelli da me presentati, ve ne sono alcuni altri approvati dall'intera Commissione, che non illustro in questa sede perchè l'ho già fatto in quella. Vorrei solo richiamare l'attenzione sul problema della nautica da diporto.

Il settore della nautica da diporto occupa più di 100.000 persone. I nostri cantieri non possono vendere agli stessi ritmi dei francesi perchè questi ultimi applicano un contratto di *leasing* agevolato, così come fa la Gran Bretagna. Mi è stato specificato dal Governo, durante l'esame della finanziaria, che non si poteva intervenire su questo, ma io chiedo un intervento presso la CE, al fine di evitare questo trattamento discriminante nei confronti dell'Italia. Si tratta di un fatto importante, determinante e in caso contrario dobbiamo approvare le stesse regole che vigono in Francia e in Gran Bretagna; altrimenti i nostri operatori non sono nelle condizioni di poter competere ad armi pari.

Sul GMDSS abbiamo discusso ampiamente in Commissione. I comandanti che vanno a sostenere l'esame si trovano privati di un titolo: immaginate un dottore che va a fare un esame di specializzazione per il proprio miglioramento e che, se non lo supera, non fa più il dottore. Ecco, i nostri comandanti se non passano questo esame non fanno più i comandanti. Ci sembra una cosa illogica e quindi spero che il Governo finalmente voglia porre termine a questo stato di cose.

Ritengo, in conclusione, di aver illustrato gli emendamenti a mia firma e mi riservo di intervenire eventualmente in sede di dichiarazione di voto. (*Applausi dal Gruppo Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bornacin. Ne ha facoltà.

* BORNACIN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ha ragione il senatore Lauro quando afferma che questo è un provvedimento importante, che forse avrebbe meritato maggiore attenzione da parte dell'Aula del Senato; certo è stato in Commissione per lungo tempo ma, ripeto, anche se stavano per scadere i termini, avrebbe meritato maggiore attenzione da parte dell'Assemblea. Si tratta, infatti, di un provvedimento importante, nel senso che, come ricordava il senatore Lauro, esso va ad istituire, in ritardo rispetto agli altri paesi europei, il doppio registro navale. È un provvedimento questo che sta parecchio a cuore alle imprese armatoriali italiane, che finalmente porta, questo sì, l'Italia in Europa e che mette la nostra marineria nelle condizioni di competere con le altre. È un provvedimento di liberalizzazione; si parla tanto di liberalizzazione in questo momento, alcune liberalizzazioni sono a nostro parere fasulle, questo è un provvedimento di liberalizzazione vera. Esso infatti comporta sgravi fiscali, comporta la possibilità di assumere personale in base a leggi e regole diverse da quelle italiane, secondo il paese di appartenenza; in altri termini, mette l'Italia in concorrenza rispetto alle altre nazioni.

Questo aveva ingenerato in noi una qualche preoccupazione sulla tutela dell'occupazione perchè è pur vero, come ricordava testè il collega Lauro, che il numero degli addetti della marineria italiana è molto diminuito negli ultimi tempi e che, pur se questo provvedimento porta nel titolo anche il riferimento ad interventi per l'incremento dell'occupazione, il rischio fondato che invece esso la diminuisse c'era eccome. Io credo che in Commissione una sorta di compromesso su questo aspetto in qualche maniera si sia trovata e che quindi si siano messe le imprese italiane nelle condizioni di poter lavorare. Nella relazione al disegno di legge si porta l'esempio della Norvegia, dove – si dice – dopo aver realizzato il doppio registro si è avuto un incremento di occupazione. Io non credo che le compagnie correranno a battere bandiera italiana o che si porterà nuovo tonnellaggio solo ed esclusivamente perchè abbiamo varato questa legge, ma sicuramente essa ci mette in condizione di competere con gli altri, il che in Italia, nell'Italia di oggi, è sicuramente un fatto di per sè importante.

Quindi, lo abbiamo accolto con favore: era un provvedimento atteso, un provvedimento che forse è rimasto per troppo tempo alla Camera dei deputati, tanto è vero che si è dovuto ricorrere allo strumento del decreto-legge, un provvedimento che in qualche maniera noi pensiamo che potrà arrecare dei benefici.

Presidenza del presidente MANCINO

(Segue BORNACIN). C'è poi, naturalmente, il discorso che riguarda le autorità portuali. In Commissione si è discusso a lungo sul fatto che si ricorra, ancora una volta, ai prepensionamenti, ma voglio ricordare che essi sono previsti in questo disegno di legge solo per i quattro principali porti italiani in quanto agli altri porti il ricorso a tale provvedimento era già stato concesso. Anche noi siamo dell'opinione che la legge n. 84 del 1994 non fosse una delle migliori leggi, ma è meglio avere una legge che stabilisce delle regole che non avere assolutamente nulla. Siamo convinti dunque che questo provvedimento potrà in qualche maniera mettere le autorità portuali nelle condizioni di lavorare, se è vero come è vero che molto del personale in esubero ha trovato e potrà trovare una sua collocazione nel mondo del privato, mentre il rimanente potrà essere avviato al prepensionamento.

Questo provvedimento, che qualcuno ha definito anche *omnibus*, contiene poi una serie di interventi su alcune tratte ferroviarie quali, ad esempio, la Genova-Ventimiglia. Qualcuno ha voluto mettere in contrapposizione il provvedimento per la Genova-Ventimiglia con interventi che riguardano le tratte ferroviarie del Sud. Non credo che in questo momento, ministro Burlando, con quello che sta accadendo nelle ferro-

vie, si debba operare una contrapposizione tra il Nord e il Sud. Credo che in questo momento le ferrovie italiane abbiano bisogno di una rivisitazione profonda e di essere portate ad un livello europeo. Non sarà una cosa facile e, purtroppo, credo che non verrà realizzata in tempi molto brevi se le condizioni e le responsabilità restano quelle di cui si legge sui giornali. Pertanto, per questi aspetti, poteva essere un provvedimento anche largamente condivisibile. Ministro Burlando, in questo disegno di legge c'è però qualcosa che non mi convince laddove, all'articolo 10, comma 3, lei chiede di avere a disposizione cinque miliardi, ripartiti tra il 1997, il 1998 e il 1999, per studi e consulenze per l'elaborazione del piano generale dei trasporti, anche in relazione alla prossima organizzazione di una conferenza sui trasporti.

Il vecchio piano generale dei trasporti, al quale il Consiglio di Stato con una formulazione tutta sua aveva dato quasi valore di legge, prevedeva, attraverso la legge n. 385 del 1994 una serie di paletti, tra cui anche taluni relativi alla gestione, per amministrare i denari del cosiddetto piano dei trasporti. Credo pertanto che questi 5 miliardi, sinceramente, vengano concessi sulla fiducia, senza sapere quale tipo di consulenze verranno realizzate con questi finanziamenti, nè quali parti del piano generale del trasporti potranno essere studiate nè a chi esse verranno affidate. Ricordo addirittura che, non io, ma il collega. Di Pietro, in Commissione, aveva affermato che alcune di queste consulenze erano già state affidate a Nomisma (non lo sostengo io, ci sono i verbali della Commissione lavori pubblici).

Su questo punto dunque vorremmo avere qualche garanzia e qualche chiarimento in più e vorremmo sapere da lei, signor Ministro, come intende utilizzare questi miliardi che, possono sembrare pochi nel *mare magnum* della spesa e del bilancio dello Stato, ma che, se utilizzati male, possono davvero costituire un qualche «fatterello che può aiutare gli amici degli amici». Su questo punto attendiamo una risposta, ministro Burlando, e in base ad essa condizioneremo anche il voto del Gruppo Alleanza Nazionale sul provvedimento. (*Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Veraldi. Ne ha facoltà.

VERALDI. Signor Presidente, colleghi senatori, la nuova e complessa disciplina, introdotta con il decreto-legge n. 457 del 1997, pur non essendo per la verità molto omogenea (lo hanno rilevato sia il relatore che il Ministro più volte), appare da condividersi, perchè, da un lato, contiene misure volte ad incentivare il ritorno sotto la bandiera italiana di rilevanti aliquote del naviglio mercantile ora battente bandiere di comodo e, dall'altro, prevede una serie di interventi finalizzati al rilancio del settore portuale e di quello marittimo, nonchè alla realizzazione di importanti obiettivi nel campo del trasporto ferroviario: raddoppio della linea Genova-Ventimiglia; progettazione del nodo ferroviario di Genova; ripresa delle iniziative concernenti i trasporti rapidi di massa; riequilibrio delle aliquote contributive poste a carico delle aziende di

trasporto pubblico locale e benefici fiscali in favore degli autotrasportatori.

Mi sarei aspettato – lo dico con una punta di rammarico – una maggiore attenzione per l'ammodernamento della rete ferroviaria e gli interventi per la sicurezza, in generale, per la politica dei trasporti nel Mezzogiorno. In questo senso rivolgo un appello forte al Ministro che, di recente, devo darne atto, ha mostrato di voler corrispondere positivamente alle rivendicazioni delle popolazioni meridionali. Soffermandomi brevemente sulle norme riguardanti la navigazione, rilevo che con esse il Governo ha colmato una grossa lacuna del nostro ordinamento marittimo, allineando finalmente la legislazione italiana a quella degli altri paesi e creando così le condizioni per una forte ripresa della nostra flotta di bandiera. Tale finalità è perseguita, in primo luogo, mediante l'istituzione del registro di immatricolazione per le navi adibite alla navigazione internazionale, i cui equipaggi potranno essere costituiti da lavoratori comunitari ed extracomunitari, arruolati con contratto di lavoro regolato dalla legge scelta dalle parti, ovvero da quella del paese di cui il marittimo ha la cittadinanza. In secondo luogo, la finalità è perseguita con la previsione di un trattamento fiscale di favore e di particolari sgravi contributivi e, in terzo luogo, attraverso la modifica del codice della navigazione nelle parti riguardanti i requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane, i servizi di cabotaggio e il servizio marittimo e la nazionalità dell'equipaggio delle navi nazionali che può essere composto sia da cittadini italiani sia da cittadini di altri paesi dell'Unione europea.

Il decreto-legge si muove in una prospettiva di modernizzazione e di potenziamento della nostra flotta mercantile, mirando a combattere il fenomeno della delocalizzazione delle imprese nazionali e a incentivare la rinazionalizzazione delle nostre navi, oggi battenti altre bandiere. Tutto ciò arrecherà beneficio anche alla nostra industria cantieristica, in considerazione del fatto che il nuovo quadro legislativo sarà il volano per l'ammodernamento della nostra flotta, per la sicurezza della navigazione e per una maggiore tutela dell'ambiente marino.

Per tutti questi motivi, il Gruppo Partito Popolare Italiano voterà a favore del provvedimento in esame. Infine, desidero rilevare che l'8ª Commissione ha colto con sensibilità e lungimiranza il ruolo che il porto di Gioia Tauro sta svolgendo per lo sviluppo della Calabria e di gran parte del Mezzogiorno, approvando all'unanimità un emendamento che lo classifica come porto di prima classe, inserendolo così nel circuito dei grandi ed importanti porti internazionali. (*Applausi dal Gruppo Partito Popolare Italiano*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Prima di dare la parola al relatore ed al Governo per la replica, comunico che i tempi stabiliti dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi sono stati superati. Per evitare che non sia rispettato il termine che abbiamo fissato per la votazione del provvedimento, dovranno essere contenuti gli interventi in replica e quelli di illustrazione

degli emendamenti proposti dalla Commissione, i quali saranno gli unici ad essere sottoposti alla votazione dell'Assemblea.

CUSIMANO. Signor Presidente, la Commissione ha presentato un grosso fascicolo di emendamenti!

PRESIDENTE. Ciò significa che la Commissione ha svolto un buon lavoro oppure che ha fatto un pessimo lavoro: lo capiremo dall'esito delle votazioni!

Ha facoltà di parlare il relatore.

* CARPINELLI, *relatore*. Signor Presidente, in considerazione della ristrettezza dei tempi, esprimerò valutazioni per blocchi di questioni.

Credo che la Commissione abbia sostanzialmente svolto un buon lavoro, apportando miglioramenti significativi in riferimento alle condizioni del personale che lavorerà sulle navi iscritte nel registro internazionale e, a tale proposito, ringrazio il collega Cò per il suo apporto.

Per quanto riguarda gli armatori, ritengo che abbiamo apportato un miglioramento tendente a garantire la competitività, elemento centrale affinché tutto il progetto contenuto nel presente decreto-legge abbia un significato. È stato approvato, con volontà unanime di tutti i Gruppi, un emendamento che dispone una serie di provvidenze per il settore della pesca. Credo che questa misura sia ancora *sub judice* per quanto riguarda la copertura. Vorrei qui ricordare che la volontà unanime della Commissione è stata quella di dare una risposta a questo settore particolarmente delicato e particolarmente in crisi, per cui vedremo poi, nel concreto, quali saranno le valutazioni, cosa dovremo fare e come dovremo votare.

In un altro blocco di interventi è stata apportata una modifica al codice della navigazione per renderlo rispondente alla normativa del presente decreto. Si è tenuto anche ad approvare un altro emendamento che ritengo degno di nota in quanto semplifica le operazioni di bunkerraggio e quindi costituisce un'ulteriore risposta circa quella necessità di competitività di cui abbiamo più volte sottolineato l'esigenza.

Abbiamo anche apportato delle modifiche e dei miglioramenti alla normativa riguardante la gestione dei porti e quindi per quanto riguarda le competenze delle autorità portuali.

Abbiamo istituito con un emendamento, anche questo approvato da tutti, un osservatorio del mercato del lavoro marittimo: questo è un elemento estremamente significativo ed importante, perchè ci consentirà, in corso d'opera, di avere un monitoraggio puntuale e preciso circa l'andamento di questo comparto, sul quale vogliamo incidere in maniera significativa per rilanciarne la valenza e garantirne in qualche misura l'occupazione.

Infine, come punto aggiunto alla legge di conversione, abbiamo ipotizzato una delega al Governo in materia di sicurezza sul lavoro marittimo, di cui si sentiva estremamente la necessità e che rientra in un ambito più vasto, tendente appunto a garantire a tutti i livelli e in ogni circostanza la sicurezza sui posti di lavoro.

Questo è, per sommi capi, il corpo degli emendamenti approvati dalla Commissione e che raccomando ugualmente all'approvazione dell'Aula.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti e della navigazione.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, accogliendo il suo invito, sarò rapidissimo.

Ringrazio la Commissione e il relatore; anch'io penso che si sia fatto un buon lavoro. Mi sembra molto importante che anche il nostro paese possa avere un registro internazionale della navigazione, seppure con grande ritardo.

Mi limito quindi a dare alcune risposte ai colleghi e ad esprimere l'opinione del Governo sugli ordini del giorno.

Per quanto riguarda il carattere del decreto, ho già detto che esso ha una sua eterogeneità, soprattutto perchè la Camera non ha approvato due provvedimenti importanti, quello sul doppio registro e quello sugli investimenti. Pertanto, questa eterogeneità consente di non disperdere dei finanziamenti, e alla fine, la Commissione ha fatto propria questa posizione.

Circa alcuni punti specifici, con il provvedimento oggi al nostro esame, se anche la Camera lo approvasse, noi risolveremmo il problema del porto di Gioia Tauro; naturalmente rimane il problema di classificare anche gli altri porti entro sessanta giorni (mi rivolgo al collega Lauro, in particolare) ed è un impegno che noi assumiamo.

Per quanto riguarda il SEP, cui ha fatto riferimento il senatore Cò, noi manteniamo il testo originario precedente il cosiddetto provvedimento Bassanini: poi sarà in quella sede che dovremo affrontare la questione del servizio escavazione porti.

Volevo poi dire al senatore Germanà che la misura che riguarda il raddoppio della Genova-Ventimiglia è semplicemente raccolta in questo decreto, ma è stata inserita in un disegno di legge non dal Governo bensì da senatori di vari Gruppi, tra cui anche il senatore Bornacin; dunque, non è vero che si tratta di un'iniziativa del Governo: quest'ultimo ha solamente fatto in modo che questo finanziamento non andasse perduto. Il suo collega, senatore Germanà, potrà rappresentare la verità: trattasi, in realtà, del collegio del collega Bornacin, non del collegio del ministro Burlando. Questo semplicemente per onestà; in realtà, il problema è serio, non riguarda singoli collegi bensì il collegamento dell'Italia con la Francia, che è ancora ad un binario.

Sempre in riferimento al suo intervento, senatore Germanà, credo sia giusto ricordare che poche settimane fa il CIPE ha approvato uno stanziamento di 700 miliardi di lire per la linea Palermo-Messina, in particolare per il raddoppio della tratta Fiumetorto-Cefalù. Non c'è, quindi, un atteggiamento volto solamente ad una certa parte.

Per quanto riguarda il nodo di Palermo, il CIPE ha già assegnato importanti risorse, tant'è che il sindaco Orlando recentemente mi ha chiesto una proroga per la progettazione. Tuttavia, se queste risorse non

risultassero sufficienti, non mancherà l'attenzione del Governo per assegnarne altre.

Per quanto riguarda il piano generale dei trasporti – è la richiesta del senatore Bornacin – dobbiamo semplicemente aggiornarlo e perciò abbiamo necessità di risorse per mettere all'opera un gruppo di lavoro, una commissione; posso soltanto dire che tale commissione sarà nominata con criteri di competenza, di managerialità e, se volete, posso aggiungere anche con criteri di rappresentanza di un ampio schieramento, non dico politico visto che questa commissione sarà tecnica, ma senza avere criteri «chiusi».

Credo, altresì, che tale commissione debba rappresentare tutto il paese, per evitare che vi possa essere una rappresentanza soltanto di una certa area del paese. Il Mezzogiorno ha un grave *gap* infrastrutturale e mi pare giusto che una commissione, che aggiorni il PGT, non solo tenga conto di questo, ma sia anche in parte espressione di tale area del paese, con competenze che abbiano particolari conoscenze su di essa.

Su ciò si potrà interloquire la prossima settimana affinché questa commissione possa essere ampiamente rappresentativa – ripeto – dell'intero paese non tanto dal punto di vista politico (perchè dovrà essere tecnica), ma certo guardando anche all'insieme delle forze politiche.

La quantità degli emendamenti introdotti dimostra, poi, un lavoro molto attento, di cui ringrazio il relatore e la Commissione.

Non mi resta ora che pronunciare il mio parere sugli ordini del giorno presentati. Esso è favorevole sugli ordini del giorno nn. 100 e 101, presentati dalla Commissione. Se non erro, l'ordine del giorno n. 100 ricalca quello presentato dal senatore Germanà; in sostanza, la Commissione lo ha ripresentato. Pertanto, esprimo parere favorevole anche sull'ordine del giorno presentato dal senatore Germanà.

Accolgo poi come raccomandazione l'ordine del giorno n. 2, presentato dal senatore Lauro, anche perchè in questo caso forse le Finanze dovrebbero eseguire un lavoro, e l'ordine del giorno n. 3 (sempre a firma del senatore Lauro), aderendo all'invito ad un intervento presso l'Unione europea per evitare atteggiamenti di discriminazione.

Accolgo inoltre gli ordini del giorno nn. 4, 5, 6 e 7, tutti presentati dal senatore Lauro.

PRESIDENTE. Senatore Carpinelli, lei ha chiesto di intervenire per una comunicazione concernente ordini del giorno. Ne ha facoltà.

* CARPINELLI, *relatore*. Vi sono altri 5 ordini del giorno concordati in Commissione che, per questioni tecniche, non è stato possibile approvare in tale sede, stante la scarsità di tempo. Pertanto, li faccio miei e ne do lettura:

Il Senato,

in sede di discussione dell'Atto Senato n. 2983,

impegna il Governo:

affinchè impartisca disposizioni alle autorità portuali che fruiscano per il proprio personale della concessione del ricorso al pensiona-

mento anticipato a non avvalersi di professionalità esterne a tempo indeterminato o per consulenze, a meno che ne venga accertata e certificata l'esigenza da apposita commissione paritetica tra l'amministrazione ed il sindacato di categoria.

9.2983.150 LAURO *e fatto proprio dal Relatore*

Il Senato,

in sede di discussione dell'Atto Senato n. 2983,

impegna il Governo:

ad emettere il decreto previsto dall'articolo 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, per tutti i porti italiani entro 60 giorni dall'approvazione della legge di conversione del presente decreto.

9.2983.151 LAURO *e fatto proprio dal Relatore*

Il Senato,

in sede di discussione dell'Atto Senato n. 2983,

impegna il Governo:

ad eseguire entro il 30 aprile 1998 gli escavi nel porto di Napoli e nei porti delle isole del golfo per permettere un servizio sicuro e di qualità di trasporto marittimo per il periodo estivo 1998.

9.2983.152 LAURO *e fatto proprio dal Relatore*

Il Senato,

in sede di discussione dell'Atto Senato n. 2983,

impegna il Governo ad impartire disposizioni alle Ferrovie dello Stato per il completamento nel Meridione dei progetti ferroviari a suo tempo previsti dai piani pluriennali di armonia con il piano nazionale dei trasporti che abbiano subito ritardi e rinvii e di consentire nello stesso Meridione la stessa qualità del servizio effettuato nel Nord Italia.

9.2983.153 LAURO *e fatto proprio dal Relatore*

Il Senato,

premesso che sono in corso i lavori di elettrificazione e di adeguamento della sagoma per il trasporto merci nelle linee ferroviarie Domodossola-Novara;

che l'abitato del comune di Gozzano è interamente attraversato da tale linea e che l'intensificarsi del traffico merci comporterà la chiusura dei passaggi a livello per lunghi periodi di tempo con gravi disagi per il collegamento tra le due parti dell'abitato;

che in generale i passaggi a livello dell'intera linea saranno interessati dall'intensificarsi del traffico;

impegna il Governo:

a risolvere, contestualmente alla realizzazione dei lavori sopra indicati, il problema dell'attraversamento del centro urbano del comune di Gozzano, mediante lo spostamento della linea in corrispondenza del centro stesso, e ad affrontare e a predisporre la graduale eliminazione dei passaggi a livello sull'intera tratta. A tale scopo il Governo potrà promuovere accordi di programma per avvalersi del cofinanziamento da parte della regione e delle istituzioni interessate.

9.2983.300

VEDOVATO *e fatto proprio dal Relatore*

PRESIDENTE. Invito il ministro Burlando ad esprimersi sugli ordini del giorno.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, confermo il parere già espresso in Commissione.

PRESIDENTE. Poichè il Governo ha accolto gli ordini del giorno nn. 100 e 101, presentati in Commissione, non li pongo in votazione.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno nn. 3, 4, 5, 6 e 7, presentati dal senatore Lauro, poichè il Governo si è espresso a favore degli stessi, non verranno messi ai voti.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge n. 2983:

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione.

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

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire. Passiamo all'esame degli emendamenti.

Ricordo che il testo degli articoli del decreto-legge è il seguente:

Articolo 1.

(Istituzione del Registro internazionale)

1. È istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, di seguito denominato «Registro internazionale», nel quale sono iscritte, a seguito di specifica autorizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

2. Il Registro internazionale di cui al comma 1 è diviso in tre sezioni nelle quali sono iscritte rispettivamente:

a) le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'articolo 143 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7;

b) le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'articolo 143 del codice della navigazione;

c) le navi che appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea.

3. L'autorizzazione di cui al comma 1 è rilasciata tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore di cui agli articoli 2 e 3.

4. Non possono comunque essere iscritte nel Registro internazionale le navi da guerra, le navi di Stato in servizio non commerciale, le navi da pesca e le unità da diporto.

5. Le navi iscritte nel Registro internazionale non possono effettuare servizi di cabotaggio per i quali è operante la riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7.

Articolo 2.

(Comando ed equipaggio delle navi iscritte nel Registro)

1. Per le navi iscritte nel Registro di cui all'articolo 1, con accordo tra le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore, relativo a ciascuna nave da iscrivere o già iscritta nel Registro internazionale, da depositarsi presso l'ufficio di iscrizione della nave, può derogarsi a quanto disposto dall'articolo 318 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7, fatta eccezione per quanto concerne il comandante ed il primo ufficiale di coperta.

2. Nella tabella di armamento della nave è posta annotazione dei componenti dell'equipaggio per i quali, ai sensi dell'accordo di cui al comma 1, può derogarsi all'articolo 318 del codice della navigazione; è in facoltà dell'autorità competente negare le spedizioni alla nave il cui equipaggio non sia composto in conformità alla annotazione stessa.

3. I componenti l'equipaggio devono essere in possesso dei certificati rilasciati dall'amministrazione italiana o di altro Stato contraente previsti dalla convenzione internazionale sugli *standards* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata a Londra il 7 luglio 1978 e ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739, o da tali amministrazioni riconosciuti o autorizzati.

Articolo 3.

(Legge regolatrice del contratto di arruolamento Contrattazione collettiva)

1. Le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani o comunitari imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale sono disciplinate dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi.

2. Il rapporto di lavoro del personale non comunitario non residente nell'Unione europea, imbarcato a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, è regolamentato dalla legge scelta dalle parti o, in mancanza, del Paese del quale il marittimo ha la cittadinanza, fatto salvo quanto stabilito dal comma 3.

3. Le organizzazioni sindacali sottoscrittrici dei contratti collettivi di cui al comma 1 stabiliscono le condizioni economiche, salariali e assicurative minime che devono essere comunque osservate per tutti i lavoratori non comunitari impegnati a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, nel rispetto dei limiti internazionalmente stabiliti.

Articolo 4.

(Trattamento fiscale)

1. Ai soggetti che esercitano l'attività produttiva di reddito di cui al comma 2 è attribuito un credito d'imposta in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sulle retribuzioni corrisposte al personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi. Detto credito non concorre alla formazione del reddito imponibile. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

2. A partire dal periodo di imposta in corso al 1° gennaio 1999, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 50 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche

e all'imposta sui redditi delle persone giuridiche, disciplinate dal decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Per il periodo di imposta in corso al 1° gennaio 1998 tale importo è fissato al 65 per cento. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

Articolo 5.

(Normativa di riferimento)

1. Salvo quanto espressamente previsto dal presente decreto, le navi iscritte nel Registro internazionale sono assoggettate alle disposizioni generali, ai regolamenti, alla normativa comunitaria ed alle disposizioni delle Convenzioni internazionali applicabili alle unità iscritte nelle matricole nazionali o che fruiscono del regime di locazione a scafo nudo di cui al comma 2. Il modello del Registro e dei documenti di abilitazione delle navi in esso immatricolate sono approvati con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Ai fini dell'articolo 6 del codice della navigazione, le navi per le quali ricorrono le condizioni di cui all'articolo 145, comma 2, del medesimo codice restano soggette alla legge dello Stato responsabile del registro sottostante.

3. Le disposizioni di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale e all'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, non si applicano ai fatti commessi a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, adibite a crociere durante il periodo di navigazione al di là del mare territoriale.

Articolo 6.

(Sgravi contributivi)

1. Per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, a decorrere dal 1° gennaio 1998, le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1, nonché lo stesso personale suindicato sono esonerati dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge. Il relativo onere è a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed è rimborsato su conforme rendicontazione.

2. Il contributo di cui all'articolo 1, comma 20, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, è prorogato, per l'anno 1997, a favore delle imprese armatrici ai sensi ed alle condizioni previste dall'articolo 1, comma

4, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343.

3. Il contributo di cui al comma 2 si somma a quelli concessi alle aziende quali aiuti alla gestione, per ciascun anno solare, anche in base ad altre disposizioni di legge. I benefici medesimi, complessivamente, non possono superare per ciascuna nave il massimale fissato su base annua dall'articolo 1 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383. Ai fini dell'erogazione del presente beneficio va assunto il valore medio di cambio attribuito alla moneta italiana nell'anno cui si riferisce il beneficio medesimo.

Articolo 7.

(Modifiche agli articoli 143, 224 e 318 del codice della navigazione)

1. L'articolo 143 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 143. – *(Requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane)*. – 1. Rispondono ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146:

a) le navi che appartengono per una quota superiore a dodici carati a persone fisiche, giuridiche o enti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea;

b) le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario, appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri Paesi dell'Unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio di iscrizione della nave, secondo le norme previste per la dichiarazione di armatore.».

2. L'articolo 224 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 224. – *(Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo)*. – 1. Il servizio di cabotaggio tra i porti della Repubblica, nonchè il servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge sono riservati, conformemente a quanto previsto dal Regolamento CE n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.».

3. L'articolo 318 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 318. - (*Nazionalità dei componenti dell'equipaggio*). - 1. L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in caso di particolari necessità, può autorizzare che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio.

3. Per le navi adibite alla pesca marittima, l'autorità marittima periferica delegata dal Ministro dei trasporti e della navigazione può autorizzare, in caso di particolari necessità, che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in numero non maggiore della metà dell'intero equipaggio.».

Articolo 8.

(Interventi urgenti a favore del settore portuale)

1. Per consentire la compiuta attuazione della riforma dell'ordinamento portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e per realizzare il pieno equilibrio tra gli organici e le esigenze operative dei porti di Genova, Trieste, Venezia e Napoli, le rispettive autorità portuali individuano, attraverso ricorso alla contrattazione con le parti sociali e la collaborazione delle locali Agenzie per l'impiego, entro il 31 gennaio 1998, iniziative per favorire il reinserimento dei dipendenti in esubero di dette autorità portuali nel mercato del lavoro. Le iniziative per il reinserimento riguardano l'impiego nelle aziende operanti nel settore privato, avvalendosi anche di forme di incentivazione da definire attraverso la contrattazione tra i predetti soggetti, la promozione di forme di autoimprenditorialità e l'attivazione di nuove iniziative produttive, anche nell'ambito della programmazione negoziata e con la collaborazione degli enti locali. Nel caso in cui i soggetti di cui sopra verificano l'impossibilità di realizzare il pieno reinserimento delle unità lavorative in esubero attraverso le suddette iniziative, è concesso il ricorso al pensionamento anticipato per complessive 500 unità di dipendenti delle sopracitate autorità portuali. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, con decreto da emanarsi entro il 28 febbraio 1998, a ripartire le unità tra le predette autorità portuali ed altresì ad individuare termini, criteri e modalità attuative del pensionamento anticipato.

2. Qualora si realizzi la riduzione delle unità da porre in pensionamento anticipato, il Ministro dei trasporti e della navigazione riconosce a ciascuna autorità portuale, interessata alla riduzione, un contributo pari al costo unitario a carico dello Stato assunto a riferimento per il pensionamento anticipato di cui al comma 1.

3. Possono essere ammessi al pensionamento anticipato i soli dipendenti delle autorità portuali che risultino in esubero rispetto all'orga-

nico della segreteria tecnico-operativa, deliberato ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera *i*), della legge n. 84 del 1994, e che abbiano maturato i requisiti previsti dall'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, entro il 31 dicembre 1996, nonchè il personale di fiducia iscritto nell'elenco tenuto dall'organizzazione portuale di Genova, in base all'accordo in data 5 aprile 1976 sottoscritto presso l'ispettorato provinciale del lavoro di Genova, in possesso dei requisiti suindicati.

4. Per il pensionamento dei dipendenti di cui ai commi 1 e 3 si applicano le disposizioni dell'articolo 3, commi 1-*bis* e 8, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e degli articoli 8-*bis* e 9, commi 1, 4, 5, 6, 8 e 9, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26. Ai dipendenti posti in pensionamento anticipato è concesso l'aumento dell'anzianità contributiva per un periodo massimo di otto anni e comunque non superiore alla differenza tra la data di risoluzione del rapporto e quella di raggiungimento del sessantesimo anno di età, ovvero al periodo necessario al compimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale. Ai trattamenti pensionistici di cui al presente articolo si applicano i vigenti regimi di incumulabilità e incompatibilità previsti per i trattamenti pensionistici di anzianità. Per i lavoratori titolari di pensioni o assegni di invalidità a carico dell'INPS, per i quali sussistono i requisiti per il pensionamento anticipato, l'accoglimento della domanda comporta la corresponsione di un supplemento di pensione secondo i criteri e le condizioni di cui al presente comma. Il trattamento pensionistico del personale iscritto alla INPDAP tiene conto degli eventuali elementi retributivi sinora non compresi nel computo e di fatto corrisposti, previo versamento volontario dei relativi oneri contributivi da parte dei lavoratori posti in prepensionamento ai sensi del presente decreto. Gli oneri connessi alla corresponsione del trattamento di fine rapporto sono a carico della gestione delle Autorità di cui al comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 28 della legge n. 84 del 1994.

5. Le autorità portuali, ai fini della riduzione degli esuberi, si avvalgono, altresì, delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, anche per il personale cui si applicano le norme previste dall'articolo 13 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26.

6. Per «successive variazioni» di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 13 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, si intendono gli atti deliberati dal Consorzio autonomo del porto di Genova sino al 31 dicembre 1994 ed approvati dal Ministero della marina mercantile e, dalla sua costituzione, dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

7. Per gli interventi finalizzati al superamento degli esuberi strutturali nelle autorità portuali di cui al comma 1, non si applicano al personale, di cui ai commi 1 e 3, le disposizioni dell'articolo 11, comma 16,

della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e dell'articolo 1, comma 27, della legge 8 agosto 1995, n. 335, e successive modificazioni.

8. Gli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, di cui all'articolo 6, comma 1, che provvede al rimborso agli istituti previdenziali di competenza sulla base di apposita rendicontazione.

9. La realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area portuale di Ancona di cui alla legge 23 dicembre 1988, n. 543, è affidata alla competente autorità portuale. Le somme non utilizzate sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione entro il 31 dicembre 1997 possono esserlo nell'anno successivo. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente norma.

10. L'ammontare dell'indennizzo dovuto dal Ministero dei trasporti e della navigazione al comune di Piombino per la mancata concessione allo stesso comune dell'area su cui insiste l'immobile denominato CISP e per la conseguente devoluzione al demanio marittimo dell'immobile medesimo è quantificato in una somma, comunque non superiore a nove miliardi di lire, definita sulla base di un accordo tra la competente autorità portuale, che la promuove, il comune di Piombino, il Ministero delle finanze e la società costruttrice. L'onere derivante dal presente comma è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

11. Per la cessata operatività portuale ed il trasferimento di attività e di attrezzature in altre aree demaniali, in conseguenza dell'allestimento dell'esposizione «Colombo '92» in ambito portuale, è corrisposto a favore dell'Autorità portuale di Genova un indennizzo pari a lire 20 miliardi. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

Art. 9.

(Interventi nel settore marittimo)

1. La gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, di cui all'articolo 6, comma 1, è autorizzata a rimborsare alle compagnie e gruppi portuali, sulla base di apposita rendicontazione, il trattamento di fine servizio maturato a decorrere dal 1° febbraio 1990 e l'indennità contrattuale corrisposti dalle stesse compagnie e gruppi portuali ai lavoratori cancellati per inidoneità al lavoro portuale a partire dal 1° febbraio 1990 e fino al 31 dicembre 1996. Le competenze previste dal presente comma non sono soggette ad ulteriori rivalutazioni o ad altri oneri finanziari.

2. È concessa per l'anno 1997 a favore dei lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali e della compagnia carenanti del porto di Genova, trasformati ai sensi dell'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga del beneficio di integrazione salariale di cui

all'articolo 1, comma 19, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, nel limite di ulteriori 1200 unità. Al relativo onere per il rimborso a favore dell'INPS provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di apposita rendicontazione. Detto beneficio, esteso anche ai lavoratori e dipendenti delle imprese di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, ed ai dipendenti delle autorità portuali, qualora non utilizzato pienamente nell'anno 1997, è prorogato fino al 30 giugno 1998.

3. I termini per la presentazione delle domande per l'attuazione degli interventi di integrazione salariale di cui al comma 15 dell'articolo 6 del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, nonchè le sospensioni dal lavoro sono prorogati al 31 dicembre 1998, intendendosi altresì prorogato l'utilizzo delle somme stanziato allo scopo.

4. Al fine di completare il processo di trasformazione di cui all'articolo 21 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, sono previsti interventi destinati a riequilibrare situazioni contabili previste in bilancio, modificatesi a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie medesime, nonchè a definire situazioni derivanti da contenzioso, anche stragiudiziale, scaturenti dalla previgente normativa del settore, non ancora conclusesi alla data di entrata in vigore del presente decreto. A sostegno del processo di trasformazione e di sviluppo dei porti sono, altresì, previsti interventi diretti alla riqualificazione e riconversione del personale presente nell'organico delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21 della legge n. 84 del 1994. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di risultanze debitamente documentate e accertate da apposita commissione istituita dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Le Casse locali di previdenza, istituite con provvedimenti delle autorità marittime periferiche ovvero degli enti portuali, per la corresponsione di pensioni integrative a favore dei lavoratori portuali collocati in quiescenza sono soppresse a tutti gli effetti. Il commissario liquidatore di ciascuna Cassa, nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, provvede alla restituzione di eventuali contributi versati dai lavoratori a tale titolo, sulla base di criteri e modalità stabiliti dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. I relativi oneri sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

6. Per realizzare un programma di escavazione dei porti marittimi nazionali, è stanziato l'importo di lire 120 miliardi, di cui non oltre il 50 per cento da utilizzare per risolvere situazioni di emergenza e garantire la sicurezza della navigazione portuale e degli accosti. Il programma prevede, altresì, un piano di ristrutturazione del servizio escavazione dei porti marittimi nazionali, da definire sentite le organizzazioni sindacali

di settore, anche attraverso l'acquisizione, l'ammodernamento e il noleggio di mezzi effossori e la razionalizzazione dei cantieri. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di apposita rendicontazione.

7. Ai fini dell'acquisizione, alienazione, ammodernamento, manutenzione e noleggio, anche a scafo nudo, dei mezzi effossori, nonché dell'acquisto di materiali e attrezzature occorrenti al funzionamento degli stessi ed alla ristrutturazione ed all'esercizio dei cantieri, i contratti, qualunque siano le modalità di aggiudicazione, le convenzioni e le transazioni, sono approvati, fino all'importo di lire 1 miliardo, dal Ministero dei trasporti e della navigazione senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme sulla contabilità generale dello Stato. Le somme in conto competenza ed in conto residui sul capitolo 3823 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, non impegnate entro il 31 dicembre 1997, sono conservate in bilancio per l'esercizio 1998 per essere trasferite al capitolo 8041 dello stato di previsione del Ministero medesimo.

8. In favore della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, è autorizzata l'assegnazione della somma di lire 90 miliardi per l'anno 1997, lire 345,5 miliardi per l'anno 1998, lire 250 miliardi per gli anni 1999 e 2000, restando prorogato fino allo stesso anno 2000 la durata di detto Fondo, e di lire 156 miliardi a decorrere dall'anno 2001.

9. I proventi conseguiti a seguito delle cessioni di cui all'articolo 20, comma 2, lettera c), della legge n. 84 del 1994, come sostituito dall'articolo 2, comma 19, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, sono attribuiti alle autorità portuali e non concorrono a formare il reddito d'impresa.

10. All'articolo 5, comma 9, della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni ed integrazioni, dopo la parola: «banchine» è inserita la seguente: «attrezzate».

Articolo 10.

(Interventi vari)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato S.p.a. contributi decennali, pari complessivamente a lire 32,2 miliardi annue dal 1997, 12,8 miliardi annue dal 1998 e 3,5 miliardi annue dal 1999, per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia nel limite di lire 470 miliardi, nonché per la progettazione del nodo ferroviario di Genova nel limite di lire 15 miliardi.

2. Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i trasporti rapidi di massa di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, il Ministro dei trasporti e della navigazione, d'intesa con il

Ministro per i problemi delle aree urbane, avanza proposte al CIPE finalizzate al finanziamento dei piani di intervento, elaborate sulla base dei progetti presentati da parte dei soggetti di cui all'articolo 1 della citata legge n. 211 del 1992. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzato, a decorrere dall'anno 1997, un contributo di lire 5,7 miliardi annui ai sensi del medesimo articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, da destinare ad integrazione del contributo a carico dello Stato del costo di realizzazione degli interventi già approvati, nel limite massimo del 60 per cento.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può affidare incarichi di studio e di consulenza per la elaborazione del piano generale dei trasporti, anche in relazione alla prossima organizzazione di una conferenza sui trasporti, per la valutazione dei progetti infrastrutturali, nonché per il reperimento delle relative risorse in sede comunitaria e presso il settore privato.

4. Per l'attuazione delle finalità indicate al comma 3 è autorizzata la spesa di lire 2,4 miliardi per l'anno 1997, di lire 2 miliardi per l'anno 1998 e di lire 600 milioni a decorrere dall'anno 1999.

5. È autorizzata la spesa di lire 9 miliardi per l'anno 1997, quale concorso per la realizzazione della nuova sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo, di cui all'articolo 2, comma 3-bis, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

6. Le disponibilità in conto competenza sui capitoli 1563, 3621 e 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, non impegnate entro il 31 dicembre 1997, possono esserlo nell'anno successivo.

Articolo 11.

(Allineamento aliquote contributive per le aziende di trasporto pubblico locale)

1. Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale è autorizzato a corrispondere all'Istituto nazionale della previdenza sociale risorse per l'anno 1998 nel limite di lire 230 miliardi e dall'anno 1999 nel limite di lire 130 miliardi annui, dietro presentazione di apposita rendicontazione, al fine di avviare un processo di allineamento delle attuali aliquote contributive a carico delle aziende di trasporto pubblico locale a quelle medie dell'industria.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1 si provvede per il 1998, quanto a lire 100 miliardi, mediante utilizzo delle somme residue per il prepensionamento di cui al decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11, nonché per il prepensionamento di cui all'articolo 2, comma 5, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e, quanto a lire 130 miliardi per gli anni 1998 e successivi, mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito della unità previsionale «cassa integrazione ordinaria» dello

stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

Articolo 12.

(Interventi per l'autotrasporto)

1. La detrazione prevista dall'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è maggiorata, limitatamente all'anno 1998, di un importo commisurato alla base imponibile, nei limiti di spesa di cui al comma 4, risultante dalle fatture rilasciate per gli acquisti di olii da gas per uso di autotrazione e registrate ai sensi dell'articolo 25 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica, effettuati dagli autotrasportatori di cose per conto di terzi iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e da quelli domiciliati e residenti negli Stati membri dell'Unione europea.

2. Gli esercenti di impianti di distribuzione di carburante, in deroga alle disposizioni in materia di scheda-carburante, debbono, a richiesta dei soggetti di cui al comma 1, rilasciare fattura per gli acquisti di olii da gas effettuati presso di loro.

3. I criteri, le modalità, i termini di fatturazione e i conseguenti adempimenti, nonchè le eventuali richieste di rimborso, sono disciplinati con uno o più decreti direttoriali del Ministero delle finanze, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. All'onere di lire 175 miliardi, derivante dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante utilizzo delle disponibilità sul capitolo 7304 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1997, intendendosi corrispondentemente ridotta la relativa autorizzazione di spesa.

Articolo 13.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dal presente decreto, ad eccezione degli articoli 11 e 12, pari complessivamente a lire 139,3 miliardi per l'anno 1997, lire 398,2 miliardi per l'anno 1998 e lire 304,8 miliardi per ciascuno degli anni 1999 e 2000, si provvede, quanto a lire 49,3 miliardi per l'anno 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto nel capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 52,7 miliardi per il 1998 e lire 54,8 miliardi per il 1999 e 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero

del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 90 miliardi per l'anno 1998 e lire 180 miliardi per gli anni 1999 e 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 90 miliardi per l'anno 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo; quanto a lire 185,5 miliardi per l'anno 1998, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro; quanto a lire 70 miliardi per ciascuno degli anni 1998, 1999 e 2000, mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito dell'unità previsionale «cassa integrazione ordinaria» dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione del presente decreto.

Articolo 14.

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

Come precedentemente comunicato, passiamo all'esame dei soli emendamenti proposti dalla Commissione, che sono i seguenti:

Art. 2.

Al comma 1, dopo le parole: «del settore» aggiungere le seguenti: «comparativamente più rappresentative».

2.300

LA COMMISSIONE

Alla fine del comma 1, previa soppressione delle parole: «fatta eccezione per quanto concerne il comandante e il primo ufficiale di coperta» aggiungere le seguenti:

In ogni caso dovranno osservarsi i seguenti criteri:

a) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e

148 del codice della navigazione, alla data del 1° gennaio 1998, ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali, saranno interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tali navi imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina in vigore dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito con modificazioni dalla legge n. 343 del 1995;

b) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto, provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno un allievo ufficiale di macchina e un allievo ufficiale di coperta;

c) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri, nonchè le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, saranno armate con i criteri di cui alla lettera *b)*. Ulteriori membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al presente comma;

d) le navi di cui alle lettere *b)* e *c)* potranno inoltre essere armate per la quota di lavoratori comuni, in via prioritaria con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito con modificazioni nella legge 19 dicembre 1984, n. 863, e, in mancanza di questo, da personale non avente i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione.

2.700

LA COMMISSIONE

Al comma 2, sostituire le parole: «è in facoltà dell'autorità competente negare» con le seguenti: «l'autorità marittima nega».

2.160

LA COMMISSIONE

Art. 3.

Alla fine del comma 1, aggiungere le seguenti parole: «dei singoli Stati membri».

3.300

LA COMMISSIONE

Art. 4.

Sostituire il comma 2 con i seguenti:

«2. A partire dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1998, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche disciplinate dal Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto.

2-bis. Alla maggiore spesa di cui al comma 2 di lire 15,5 miliardi per il 1998 e di lire 10,5 miliardi a decorrere dal 1999 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro».

4.600

LA COMMISSIONE

Art. 5.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: «decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione» con le seguenti: «decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione».

5.600

LA COMMISSIONE

Alla fine del comma 1, aggiungere le seguenti parole: «da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto».

5.700

LA COMMISSIONE

Al comma 3, dopo le parole: «fatti commessi a bordo delle navi» inserire la seguente: «passeggeri» e conseguentemente sopprimere le parole: «adibite a crociere».

5.900

LA COMMISSIONE

Art. 6.

Dopo l'articolo 6, inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Benefici per imprese armatoriali che esercitano la pesca)

1. Fatto salvo quanto disposto al precedente articolo 1, per la salvaguardia dei livelli occupazionali propri dei segmenti di appartenenza, i benefici di cui agli articoli 4 e 6 sono estesi alle imprese armatoriali che esercitano la pesca oltre gli stretti e, nel limite del 70 per cento, a quelle che esercitano la pesca mediterranea.

2. Al maggior onere derivante dalla estensione dei benefici previsti dal presente decreto alle navi da pesca, valutato in lire 6.600 milioni annui, si provvede utilizzando le disponibilità del fondo centrale per il credito peschereccio, di cui alla legge 17 febbraio 1982, n. 41».

6.0.1

LA COMMISSIONE

Art. 7.

Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:

«1-bis. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono sostituiti dal seguente:

“Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione”.

1-ter. L'articolo 144 e l'articolo 148 del codice della navigazione sono abrogati.

1-quater. Il primo comma, dell'articolo 152 del codice della navigazione, è sostituito dal seguente:

“Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità straniera che le procedure di cancellazione della nave dai registri sono in corso, che i documenti di bordo sono stati ritirati, e che nulla osta all'immediato esercizio della nave sotto bandiera italiana. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto».

1-quinquies. L'articolo 156 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 156 - *(Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione)*. - 1. Il proprietario che intende

alienare la nave o che, mantendendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro non comunitario, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave.

2. L'ufficio che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione nell'ufficio del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.

3. La pubblicazione è ripetuta con le stesse modalità qualora il procedimento di cancellazione della nave non si concluda entro sei mesi dal termine di scadenza della precedente pubblicazione.

4. Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ufficio di iscrizione formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, ed all'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

5. In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, la nave può essere cancellata prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fidejussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione. La fidejussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 4 del presente articolo. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabilite le modalità di presentazione della fidejussione.

6. La cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo se si verificano le condizioni previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413.

7. L'ufficio di iscrizione della nave procede alla cancellazione della nave dal registro di iscrizione previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

8. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera *d*) del primo comma dell'articolo

163 del presente codice nonchè dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234 e delle relative norme applicative.

9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro paese dell'Unione europea, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonchè pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.

10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità».

1-*sexies*. L'articolo 157 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 157 - (*Dismissione della bandiera a seguito di aggiudicazione a soggetto che intenda trasferire la nave in altro registro*). – 1. Nel caso di aggiudicazione della nave a straniero non comunitario a seguito di provvedimento della pubblica autorità, italiana o straniera, l'aggiudicatario deve farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave, entro sessanta giorni dalla data di aggiudicazione.

2. L'ufficio che riceve la denuncia, o, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza del fatto di cui al comma 1, dopo aver informato di tale circostanza i titolari di diritti reali o di garanzia trascritti, nonchè l'Istituto nazionale della previdenza sociale, procede alla cancellazione previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

3. Quando la nave perviene a soggetto straniero non comunitario a causa di morte o quando il proprietario della nave perde la cittadinanza italiana o di altro paese dell'Unione europea, i soggetti interessati devono farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave entro il termine di cui al comma 1, decorrente rispettivamente, dalla data di accettazione dell'eredità o dell'acquisto del legato o dalla data di perdita della cittadinanza.

4. L'ufficio che riceve la denuncia o in mancanza, viene a conoscenza dei fatti di cui al comma 3, procede alla dismissione della bandiera secondo le procedure indicate nell'articolo 156. Quando non si verificano le condizioni prescritte per dar corso alla dismissione della bandiera, l'ufficio promuove la vendita giudiziale della nave“.

1-*septies*. L'articolo 159 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 159 - (*Proprietà di stranieri per quote superiori ai diciotto carati*). – 1. Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche, giuridiche o enti che non si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 143, comma 1, lettera a), superi i diciotto carati, l'ufficio di iscrizione della nave procede alla dismissione della

bandiera e alla cancellazione della nave secondo le procedure previste dall'articolo 156; se le condizioni prescritte dallo stesso articolo 156 per dare corso alla dismissione di bandiera non si verificano, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale della nave quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma».

1-*octies*. L'articolo 1184 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 1184 - (*Inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e dalla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile*). - 1. Chiunque aliena la nave o l'aeromobile o iscrive la nave in un registro straniero senza ottemperare agli adempimenti prescritti negli articoli 156 e 758, o senza attendere la conclusione dei relativi procedimenti amministrativi è punito con l'arresto da due a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire 100 milioni a lire 400 milioni.

2. Alla stessa pena soggiace chiunque omette le denunce prescritte dagli articoli 157 e 759”.

1-*nonies*. Al comma 2 dell'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono aggiunte le parole: “e che l'autorità decidente ha l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale”. I commi terzo, sesto e ottavo del citato articolo 18 sono abrogati».

7.400

LA COMMISSIONE

L'articolo 7, comma 2, è sostituito dal seguente:

«L'articolo 224 del codice della navigazione, è sostituito dal seguente:

“Art. 224. - (*Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo*). - 1. Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica, è riservato, nei termini di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92, del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge”».

7.1000

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-*bis*. Al fine di ridare competitività ai porti italiani nell'attività di bunkeraggio, la lettera d) del comma 3 dell'articolo 3 del decreto del

Ministro delle finanze 28 gennaio 1994, n. 256, è sostituita dalla seguente:

d) per i prodotti destinati a provviste di bordo estratti dai depositi di cui all'articolo 264 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, e dai depositi fiscali di cui all'articolo 5, del Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. Le navi in transito sono esonerate dalla presentazione del manifesto di carico e di partenza previsti dagli articoli 107 e 120 del citato Testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale».

7.1000a

LA COMMISSIONE

Art. 8.

Al comma 4, sostituire le parole: «alla INPDAP» con le seguenti: «all'INPDAP».

8.140

LA COMMISSIONE

Al comma 9, sostituire le parole: «Il Ministro del tesoro» con le seguenti: «Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica».

8.270

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzioni commerciale, peschereccia, turistica e da diporto».

8.350

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis.

(Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 dell'articolo 4, è inserito il seguente:

“1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II”;

b) il primo periodo del comma 2 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente: "L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge";

c) il comma 4, dell'articolo 6, è sostituito dal seguente: "4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti";

d) il comma 6, dell'articolo 6, è sostituito dal seguente: "6. Le autorità portuali non possono esercitare, nè direttamente nè tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire, ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche";

e) la lettera b), del comma 3, dell'articolo 7, è abrogata;

f) al comma 3 dell'articolo 8, è aggiunta la seguente lettera: "n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale";

g) la lettera c), del comma 3 dell'articolo 9, è sostituita dalla seguente: "c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione";

h) al comma 3, dell'articolo 9, sono aggiunte le seguenti lettere: "n-bis) approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione; n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6";

i) al comma 1, dell'articolo 14, dopo le parole: "e promozione" sono aggiunte le seguenti: "nonchè nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione"».

8.0.100

LA COMMISSIONE

Art. 9.

Al comma 2, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Detto beneficio, esteso anche ai lavoratori e dipendenti delle imprese di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 ed ai dipendenti delle autorità portuali, qualora non utilizzato pienamente nell'anno 1997, è prorogato fino al 31 dicembre 1998».

9.900

LA COMMISSIONE

Al comma 2, dopo le parole: «articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84» inserire le seguenti: «e successive modificazioni».

9.100

LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Al fine di completare il processo di trasformazione di cui all'articolo 21 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, sono previsti interventi destinati a riequilibrare situazioni contabili previste in bilancio delle compagnie e gruppi portuali, compresa la compagnia carenanti del porto di Genova, modificate a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie e gruppi medesimi, nonché a definire situazioni derivanti da contenzioso, anche stragiudiziale scaturenti dalla previgente normativa del settore, non ancora concluse alla data di entrata in vigore del presente decreto. A sostegno del processo di trasformazione e di sviluppo dei porti sono, altresì, previsti interventi diretti alla riqualificazione e riconversione del personale presente nell'organico delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21 della legge n. 84 del 1994. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, del presente decreto sulla base di risultanze debitamente documentate e accertate da apposita commissione istituita dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

9.16000

LA COMMISSIONE

Al comma 4, secondo periodo, aggiungere, in fine, le parole: «e successive modificazioni».

9.1900

LA COMMISSIONE

Al comma 7, dopo le parole: «norme sulla contabilità generale dello Stato» aggiungere i seguenti: «; il limite dell'importo ammesso per il ricorso alla gestione in economia di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1989, n. 391 è aumentato, nei casi previsti, da lire 150.000.000 ad un importo non superiore alla soglia di rilievo comunitario in materia di forniture, servizi e lavori; per le altre ipotesi ivi indicate da lire 75.000.000 a lire 200.000.000. I limiti di spesa di cui all'articolo 5, comma 3, ed all'articolo 8, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 391 del 1989 sono innalzati a lire 10.000.000 e il limite di spesa previsto al comma 3, del citato articolo 8, è aumentato a lire 150.000.000».

9.290

LA COMMISSIONE

Al comma 8, sostituire le parole: «restando prorogato» con le seguenti: «restando prorogata».

9.360

LA COMMISSIONE

All'articolo 9, comma 8, dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2001», aggiungere il seguente periodo: «restando confermate le modalità di cui all'articolo 4, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58».

9.100

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10, aggiungere i seguenti:

«10-bis. All'articolo 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, sono soppresse le parole "a decorrere dall'anno 1998".

10-ter. All'articolo 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 è inserito il seguente:

“4-bis. Qualora la decorrenza delle concessioni di cui al comma 4 retroagisca alla data di rilascio di un atto di cui all'articolo 35 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il canone è determinato nella minore tra la misura calcolata ai sensi del decreto di cui al comma 4 e quella calcolata ai sensi della previgente normativa”».

9.3700

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

«Art. 9-bis.

(Informatizzazione dei servizi marittimi)

1. Per la realizzazione del piano triennale 1995-1997 per l'informatica del settore navigazione marittima, integrato dai successivi piani triennali 1996-1998, 1997-1999 e 1998-2000, compresi il Sistema di controllo del traffico marittimo (*Vessel Traffic Services - VTS*), nel rispetto delle esigenze di tutela e difesa dell'ambiente marino ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, e ai fini completamento del Sistema informatizzato del demanio marittimo, è autorizzata l'ulteriore spesa nel limite di lire 60 miliardi per il 1998 e lire 70 miliardi per il 1999. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, del presente decreto, che provvede a riversare annualmente l'importo alle entrate del bilancio dello Stato per essere riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

2. Alla maggiore spesa di lire 130 miliardi si provvede quanto a lire 60 miliardi per il 1998 e a lire 70 miliardi per il 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

9.0.100

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

«Art. 9-...

(Osservatorio del mercato del lavoro marittimo)

1. È istituito l'Osservatorio del mercato del lavoro marittimo con il compito di formulare proposte sulla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale e sulla formazione professionale della gente di mare, nonché con il compito di valutare, in sede di verifica a cadenza semestrale, le risultanze della istituzione del Registro internazionale di cui all'articolo 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, proponendo al Ministro dei trasporti e della navigazione i relativi interventi.

2. L'Osservatorio del mercato del lavoro di cui al comma 1 è presieduto da un dirigente generale del Ministero dei trasporti e della navigazione, ed è composto da un dirigente dello stesso Ministero, da un dirigente del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da tre rappresentanti dell'armamento e da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei marittimi maggiormente rappresentative a livello nazionale. Le funzioni di segreteria sono svolte da un funzionario di livello IX, coadiuvato da un funzionario di livello VII o VIII, designati dal Ministro dei trasporti e della navigazione tra i funzionari dello stesso Ministero. I membri dell'Osservatorio e della segreteria sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e restano in carica tre anni. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono altresì determinate le modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

3. Per l'imbarco su navi iscritte nel Registro internazionale è istituito il turno generale unico di collocamento della gente di mare le cui modalità di funzionamento sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione».

9.0.200

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo 9-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 9-...

(Disposizioni particolari)

1. Per le assicurazioni riguardanti navi immatricolate o registrate in Italia l'aliquota di cui all'articolo 1 della legge 29 ottobre 1961 n. 1216, viene fissata nella misura dello 0,05 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1998. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, versa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo pari alla differenza di aliquota sulla base della rendicontazione inoltrata dalle società di assicurazione.

2. A tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2-undecies, comma 2, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito con modificazioni dalla legge 30 novembre 1994, n. 656. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto versa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo di lire 5 miliardi annui.

3. Le tre unità del personale civile in servizio presso gli uffici di collocamento della gente di mare e movimenti ufficiali di Genova e di Napoli, sono inquadrare nell'organico del Ministero dei trasporti e della navigazione, anche in sovrannumero, con riassorbimento in caso di successive vacanze di organico. A tali fini con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e per la funzione pubblica e gli affari regionali, è definita la tabella di equiparazione tra le qualifiche e i profili professionali dell'ordinamento statale e le posizioni giuridiche rivestite dal predetto personale alla data del 31 dicembre 1996. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, del presente decreto che provvede a riversare annualmente l'importo alle entrate del bilancio dello Stato perchè sia riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

4. L'iscrizione nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, come nave destinata alla pesca marittima, è subordinata al nulla osta del Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali, da rilasciarsi entro sessanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza.

5. Alla maggiore spesa di lire 12,7 miliardi, a decorrere dall'anno 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

Art. 10.

All'articolo 10, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. In attesa della stipula, in applicazione dei principi comunitari in materia, degli atti relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico per gli anni 1997 e 1998, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato a corrispondere alla società Ferrovie dello Stato S.p.a., alle singole scadenze, le somme all'uopo iscritte nei bilanci 1997 e 1998».

10.1000

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie la Conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

10.600

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis. All'articolo 1, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante interventi nel settore dei trasporti rapidi e di massa le parole: "tramvie veloci" sono sostituite dalle seguenti: "tranvie"».

10.105

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis. Il primo periodo del comma 4, articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, è sostituito dai seguenti: "I comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei privati interessati, o di imprese di costruzione o di società anche cooperative, possono prevedere nell'ambito del programma urbano dei parcheggi la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse. Tale disposizione si applica anche agli interventi in fase di avvio o già avviati».

10.140

LA COMMISSIONE

Sopprimere il comma 5.

10.210

LA COMMISSIONE

Art. 11.

Sopprimere l'articolo.

11.100

LA COMMISSIONE

Art. 12.

Sopprimere il comma 1.

12.200

LA COMMISSIONE

Sopprimere il comma 4.

12.500

LA COMMISSIONE

Art. 13.

Al comma 1, dopo le parole: «fondo speciale dello stato di previsione del Ministero del tesoro» ovunque ricorrono, inserire le seguenti: «, del bilancio e della programmazione economica» e, dopo le parole: «all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro» inserire le seguenti: «, del bilancio e della programmazione economica».

13.100

LA COMMISSIONE

Al comma 2, sostituire le parole: «Il Ministro del tesoro» con le seguenti: «Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica».

13.200

LA COMMISSIONE

Avverto che i seguenti emendamenti non verranno presi in considerazione:

Art. 1.

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: «a seguito di specifica autorizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione».

1.1

LAURO, TERRACINI

Al comma 1, dopo la parola: «internazionali» aggiungere le seguenti: «ed alla pesca oltre gli stretti e mediterranea».

1.2 BESSO CORDERO, IULIANO, BARRILE, MANIS

Al comma 1, dopo la parola: «internazionali» aggiungere le seguenti: «ed alla pesca oltre gli stretti e mediterranea».

1.3 LAURO

Al comma 1, dopo la parola: «internazionali» aggiungere le seguenti: «ed alla pesca oltre gli stretti e mediterranea».

1.1000 BORNACIN, MEDURI, RAGNO, DE CORATO, CUSIMANO, PONTONE, COZZOLINO, DEMASI

Sopprimere il comma 3.

1.4 LAURO, TERRACINI

Al comma 3, sostituire le parole: «tenuto conto degli appositi contratti collettivi» con le altre: «previa definizione degli appositi contratti collettivi».

1.5 CÒ

Al comma 3, sopprimere le seguenti parole: «sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore di cui agli articoli 2 e 3».

1.6 LAURO, TERRACINI

Al comma 4, dopo le parole: «pesca» inserire la seguente: «costiera».

1.7 BESSO CORDERO, IULIANO, BARRILE, MANIS

Al comma 4, dopo le parole: «navi da pesca» inserire la seguente: «costiera».

1.8 LAURO

Al comma 4, dopo la parola: «pesca» inserire la seguente: «costiera».

1.1001 BORNACIN, MEDURI, RAGNO, DE CORATO, CUSIMANO, PONTONE, COZZOLINO, DEMASI

Al comma 4, aggiungere infine le seguenti parole: «, nonchè le navi realizzate con il contributo dello Stato se non dopo il decimo anno dall'entrata in esercizio».

1.9

OCCHIPINTI

Al comma 4, aggiungere infine le seguenti parole: «, nonchè le navi realizzate con il contributo dello Stato se non dopo il quinto anno dall'entrata in esercizio».

1.10

OCCHIPINTI

Al comma 4, aggiungere infine le seguenti parole: «, nonchè le navi realizzate con il contributo dello Stato superiore al 70 per cento del costo della nave».

1.11

OCCHIPINTI

Al comma 4, aggiungere infine le seguenti parole: «, nonchè le navi realizzate con il contributo dello Stato».

1.12

OCCHIPINTI

Al comma 4, aggiungere infine le seguenti parole: «e le navi adibite al cabotaggio nazionale».

1.13

Cò

Sopprimere il comma 5.

1.14

LAURO, TERRACINI

Art. 2.

Sopprimere il comma 1.

2.1

LAURO

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: «con accordo tra le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore, relativo a ciascuna nave da iscrivere o già iscritta nel Registro internazionale da depositarsi presso l'ufficio di iscrizione della nave».

2.2

LAURO, TERRACINI

Al comma 1, dopo le parole: «del settore» inserire le seguenti: «comparativamente più rappresentative».

2.30

IL RELATORE

Al comma 1, dopo le parole: «del settore» inserire le seguenti: «maggiormente rappresentative».

2.3

Cò

Al comma 1, sopprimere le parole: «fatta eccezione per quanto concerne il comandante e il primo ufficiale di coperta» e aggiungere le seguenti: «In ogni caso dovranno osservarsi i seguenti criteri:

“a) le navi iscritte al registro di cui all’articolo 1 provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e 148 del codice della navigazione, alla data del 1° gennaio 1998, ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali, saranno interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell’articolo 318 del codice della navigazione. Le stesse imbarcheranno almeno 1 allievo ufficiale di coperta e 1 allievo ufficiale di macchina;

b) le navi iscritte al registro di cui all’articolo 1, provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con almeno sei membri dell’equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell’articolo 318 del codice della navigazione. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno 1 allievo ufficiale di macchina e 1 allievo ufficiale di coperta;

c) le navi iscritte al registro di cui al comma 1 acquistate all’estero o comunque provenienti da registri esteri, nonchè le navi di nuova costruzione consegnate all’armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, saranno armate con i criteri di cui al precedente punto B. Ulteriori membri dell’equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell’articolo 318 del codice della navigazione, potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al comma 1 del presente articolo;

d) le navi di cui ai punti b) e c) dovranno inoltre essere armate per la quota di lavoratori comuni, in via prioritaria con personale italiano assunto con contratto di formazione lavoro ai sensi del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito con modificazioni nella legge 19 dicembre 1984, n. 863 e, in mancanza di questo, da personale non avente i requisiti di cui al comma 1 dell’articolo 318 del codice della navigazione”».

2.4 (testo corretto)

Cò

Al comma 1, sostituire le parole: «ed il primo ufficiale di coperta» con le altre: «, il direttore di macchina, il comandante in seconda ed il primo ufficiale di coperta».

2.5

OCCHIPINTI

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «il direttore di macchina, il primo ufficiale di macchina, il nostromo o marinaio, l'elettricista, l'allievo ufficiale di coperta, l'allievo ufficiale di macchina e il capo commissario per le navi passeggeri».

2.6

Cò

Alla fine del comma 1, aggiungere le seguenti parole: «che possono essere di uno Stato membro dell'Unione europea purchè in possesso dei prescritti titoli professionali».

2.7

LAURO, TERRACINI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Le deroghe di cui al comma 1 potranno avvenire sulla base dei seguenti criteri:

a) le navi iscritte al registro di cui all'articolo 1 provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e 14 del codice della navigazione, ovvero quelle ad esse assimilate per accordo fra le parti sociali, saranno interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione;

b) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1, provenienti da registri esteri e già locate a scafo armate ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con almeno sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità esservi obbligatoriamente il comandante, il primo ufficiale di coperta ed il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali ovvero sottufficiali;

c) le navi iscritte al Registro di cui al comma 1 dell'articolo 1, acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri, nonchè le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva all'entrata in vigore della presente legge, saranno armate con i criteri cui al precedente punto b). Ulteriori membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al comma 1 del presente articolo».

2.100

IL RELATORE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di tutelare l'occupazione dei marittimi italiani, l'equipaggio delle navi iscritte al registro di cui all'articolo 1 deve comunque prevedere un impiego minimo di cittadini italiani o comunitari secondo la seguente tabella:

fino a 3 mila tonnellate:

capitano

direttore di macchina

un terzo della bassa forza

da 3 mila a 6 mila tonnellate:

capitano

direttore di macchina

un ufficiale

un allievo ufficiale

un terzo della bassa forza

da 6 mila a 12 mila tonnellate:

capitano

direttore di macchina

3 ufficiali

un allievo ufficiale

un terzo della bassa forza».

2.1001 BORNACIN, MEDURI, RAGNO, DE CORATO, CUSIMANO, PONTONE, COZZOLINO, DEMASI

Sopprimere il comma 2.

2.8

LAURO, TERRACINI

Al comma 2 sopprimere le seguenti parole: «, ai sensi dell'accordo di cui al comma 1,».

2.9

LAURO

Al comma 2, sostituire le parole: «è in facoltà dell'autorità competente negare» con le altre: «l'autorità competente nega».

2.10

Cò

Al comma 3, dopo le parole: «amministrazione italiana» inserire le seguenti: «o da altro Stato facente parte dell'Unione europea ovvero» e sostituire le parole: «o di» con l'altra: «da».

2.11

Cò

Al comma 3, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «In ogni caso i componenti l'equipaggio di nazionalità non comunitaria devono essere ingaggiati secondo le disposizioni di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135».

2.12

Cò

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. I componenti dell'equipaggio delle navi iscritte al registro internazionale devono essere in possesso dei certificati emessi dalla amministrazione di uno Stato contraente la Convenzione internazionale degli *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata a Londra il 7 luglio 1978, di cui alla legge 21 novembre 1985, n. 739, o da tale amministrazione riconosciuti o autorizzati».

2.1000

BORNACIN, MEDURI, RAGNO, DE CORATO, CUSIMANO, PONTONE, COZZOLINO, DEMASI

Art. 3.

Sopprimere l'articolo.

3.1

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 1.

3.2

LAURO

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: «o comunitari».

3.3

OCCHIPINTI

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «dei singoli Stati membri».

3.4

LAURO

Sopprimere il comma 2.

3.5

LAURO, TERRACINI

Sostituire i commi 2 e 3 con il seguente:

«Il trattamento normativo e retributivo dei marittimi che non sono italiani o comunitari e si trovano imbarcati su navi iscritte nel Registro

internazionale è determinato sulla base dell'ordinamento italiano secondo la disciplina al riguardo rilevante stabilita nei contratti collettivi conclusi dalle organizzazioni sindacali. La relativa disciplina dovrà essere determinata tenendo conto delle diverse condizioni concrete del costo della vita e delle famiglie di tali marittimi nel loro ordinamento di appartenenza rispetto ai lavoratori italiani e comunitari. Essa dovrà comunque prevedere il rispetto di condizioni economiche, salariali e assicurative coerenti con i valori minimi garantiti dalla Costituzione italiana a favore di tutti i lavoratori e con i vincoli normativi esistenti in virtù di norme internazionali.

Resta salva la facoltà delle parti del contratto individuale di lavoro marittimo di derogare alla legge italiana a favore dell'ordinamento dello Stato in cui il lavoratore risiede o di cui ha la cittadinanza o di altro ordinamento dotato di collegamenti più stretti con esso, qualora l'ordinamento in tal modo scelto preveda una disciplina del trattamento economico, salariale e assicurativo del lavoratore marittimo più favorevole a quest'ultimo».

3.6

Cò

Al comma 2, sostituire le parole: «del paese del quale il marittimo ha la cittadinanza» con le altre: «del paese ove il rapporto di lavoro è regolarmente eseguito».

3.7

Cò

Sopprimere il comma 3.

3.8

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 3.

3.9

CASTELLI

Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «In ogni caso le condizioni assicurative minime dovranno rispettare le disposizioni contenute nella legge 4 aprile 1977, n. 135».

3.10

Cò

Art. 4.

Sopprimere l'articolo.

4.1

CASTELLI

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

«Art. 4.

1. Il pagamento dell'imposta commisurata al tonnellaggio della nave iscritta nel Registro come da tabella di cui al comma 2 fa venir meno l'obbligo del pagamento di ogni altra imposta anche locale in relazione al carattere internazionale dell'esercizio di tali navi.

2. L'imposta di cui al comma 1 viene così determinata:

- a) una quota fissa di lire 2.500.000;
 b) una quota variabile in funzione delle seguenti classi di tonnellaggio:

	<i>(lire)</i>
0 - 250 TSN (tonnellate stazza netta).....	1.200 x TSN
250 TSN - 20.000 TSN (tonnellate stazza netta).....	600 x TSN
20.000 TSN e oltre	350 x TSN.

3. L'imposta di cui ai commi 1 e 2 dovrà essere pagata all'inizio di ogni periodo di dodici mesi.

4. Per l'iscrizione della nave nel Registro devono essere pagate le seguenti tariffe:

- a) una tariffa fissa di lire 3.000.000;
 b) una tariffa variabile in relazione alle seguenti classi di TSN:

	<i>(lire)</i>
0 - 250 TSN.....	300.000
250 - 2.500 TSN.....	1.350 x TSN
2.800 - 10.000 TSN.....	1.125 x TSN
10.000 - 20.000 TSN.....	900 x TSN
20.000 - 30.000 TSN.....	750 x TSN
30.000 - 40.000 TSN.....	600 x TSN
40.000 - 50.000 TSN.....	450 x TSN
50.000 - 60.000 TSN.....	300 x TSN
60.000 oltre	150 x TSN.

L'eventuale relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1».

4.2

LAURO

Sopprimere il comma 1.

4.3

Cò

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. Non concorrono a formare il reddito imponibile nei confronti del percipiente le retribuzioni corriposte al personale di bordo im-

barcato sulle navi di cui al comma precedente non residente nel territorio dello Stato o in altro Stato della Ue.

1-ter. Ai fini del comma precedente, non si considera residente nel territorio dello Stato il soggetto non comunitario che permanga per la maggior parte del periodo d'imposta a bordo delle navi di cui al comma 1».

4.40

IL RELATORE

Dopo il comma 1 inserire i seguenti:

«1-bis. Non concorrono a formare il reddito imponibile nei confronti del percipiente le retribuzioni corrisposte al personale di bordo imbarcato sulle navi di cui al comma precedente non residente nel territorio dello Stato o in altro Stato della Ue.

1-ter. Ai fini del comma precedente, non si considera residente nel territorio dello Stato il soggetto che permanga per la maggior parte del periodo d'imposta a bordo delle navi di cui al comma 1».

4.4

TERRACINI, LAURO

Sostituire il comma 2 con i seguenti:

«2. A partire dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1998, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche disciplinate dal decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6.

2-bis. Alla maggiore spesa di cui al comma 2 di lire 15,5 miliardi per il 1998 e di lire 10,5 miliardi a decorrere dal 1999 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

4.60

IL RELATORE

Sostituire il comma 2, con il seguente:

«2. A partire dal periodo di imposta in corso alla data del 1° gennaio 1998, il reddito derivante dall'utilizzazione delle navi iscritte nel registro internazionale concorre nella misura del 20 per cento a formare il reddito assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche ed all'imposta sul reddito delle persone giuridiche, disciplinate dal decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del fondo di cui all'articolo 6».

4.5

TERRACINI, LAURO

Al comma 2, sostituire le seguenti parole: «50 per cento», e «65 per cento», rispettivamente con le seguenti: «30 per cento», e: «50 per cento».

4.6

LAURO

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. Relativamente alle navi di cui al comma precedente e loro dotazioni:

la facoltà di cui al secondo periodo, terzo comma dell'articolo 67 del TUIR è esercitabile nell'esercizio in cui i beni sono entrati in funzione e nei successivi.

La stessa è estesa, nei medesimi termini, all'ipotesi di beni già utilizzati da parte di altri soggetti;

non si applica la disposizione di cui al secondo periodo, quarto comma dell'articolo 67 del TUIR;

il limite di deducibilità previsto dal settimo comma dell'articolo 67 TUIR è elevato nella misura del 20 per cento;

la misura dell'accantonamento a fronte delle spese per lavori ciclici di manutenzione e revisione di cui all'articolo 73 del TUIR è elevata al 15 per cento.

2-ter. Le plusvalenze relative alle navi iscritte nel Registro internazionale e loro dotazioni concorrono alla formazione del reddito per l'ammontare risultante dall'applicazione della percentuale fissata nel primo comma. Tuttavia, tale ammontare non concorre a formare il reddito se è nella misura in cui sia accantonato in apposita riserva e sia reinvestito in beni ammortizzabili (navi e infrastrutture per l'esercizio della navigazione) entro il terzo periodo d'imposta successiva a quello di realizzo. L'ammontare non reinvestito entro il termine stabilito concorre alla formazione del reddito nel periodo stesso.

2-quater. Il valore della produzione derivante dall'attività delle navi di cui al comma 1 è escluso dall'imposta regionale sulle attività produttive».

4.7

TERRACINI, LAURO

Dopo l'articolo 4, inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Regime di determinazione forfettario del reddito delle navi iscritte nel registro internazionale)

1. Su richiesta del contribuente, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 52 del TUIR e all'articolo 10 della presente legge, il reddito di impresa di cui al Capo VI del Titolo I dello stesso TUIR, derivante

dalle navi iscritte nel Registro internazionale può essere determinato in misura forfettaria e calcolato in cinque dollari per tonnellata di stazza netta, con la riduzione del trenta per cento per le navi di età inferiore a dodici anni.

2. L'opzione per il regime forfettario deve essere esercitata nella dichiarazione annuale relativa alle imposte sul reddito e ha effetto per il periodo d'imposta corrente alla data di esercizio dell'opzione stessa e per i due periodi d'imposta successivi. L'opzione per il regime forfettario è valida fino a revoca, fermo restando l'obbligo triennale dello stesso.

3. I soggetti che esercitano in via esclusiva attività produttive di reddito di cui al comma 1 che si avvalgono del regime di determinazione del reddito di cui al presente articolo sono ammessi alla tenuta della contabilità semplificata di cui all'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

4. Il valore della produzione derivante dall'attività delle navi di cui al comma 1 è escluso dall'imposta regionale sulle attività produttive.

5. Gli utili derivanti dall'attività il cui reddito è determinato forfettariamente ai sensi del comma 1, possono essere distribuiti senza applicazione della maggiorazione di conguaglio di cui agli articoli 105, 106 e 107 del TUIR.

6. Restano in ogni caso applicabili, anche nei confronti dei soggetti che si avvalgono del regime di determinazione forfettaria del reddito di cui ai precedenti commi, le disposizioni del decreto-legge 10 luglio 1982, n. 429, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1982, n. 516».

4.0.1

TERRACINI, LAURO

Art. 5.

Sopprimere l'articolo.

5.1

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 1.

5.2

LAURO, TERRACINI

Al comma 1, primo periodo sopprimere le seguenti parole: «alle disposizioni generali, ai regolamenti».

5.3

LAURO

Al comma 1, primo periodo sopprimere le seguenti parole: «alle disposizioni generali».

5.4

LAURO

Al comma 1, primo periodo sopprimere le seguenti parole: «ai regolamenti».

5.5

LAURO

Al comma 1, secondo periodo aggiungere le seguenti parole: «da emanarsi entro 30 giorni dall'approvazione della presente legge».

5.6

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 2.

5.7

LAURO

Al comma 3, dopo le parole: «fatti commessi a bordo delle navi», inserire la seguente: «passeggeri», e sopprimere le parole: «adibite a crociere».

5.8

TERRACINI, LAURO

Al comma 3, dopo le parole: «adibite a crociere», inserire le seguenti: «compresi i traghetti da passeggeri in viaggi internazionali brevi».

5.9

Cò

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Le province nel cui comprensorio si trovano i laghi di Como, Garda, Maggiore ed Iseo, stipulano accordi di programma, secondo quanto previsto dall'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, al fine di istituire case da gioco a bordo dei battelli che svolgono crociere nei suddetti laghi. Ai fatti commessi a bordo dei battelli lacuali adibiti a crociere durante il periodo di navigazione non si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale e all'articolo 110 del TULPS».

5.10

CASTELLI

Art. 6.

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 6. – Al fine di salvaguardare e promuovere i livelli occupazionali, per i lavoratori assunti con contratto di lavoro temporaneo, dalle imprese del settore marittimo, operanti nei territori individuati all'articolo 1 della legge 1° marzo 1986, n. 64, l'incremento di retribuzione previsto nei contratti di riallineamento retributivo di cui all'articolo 5 della legge 28 novembre 1996, n. 608, è posto a carico dello Stato – previo decreto emanato, per ogni rinnovo contrattuale, dal Ministro competente – ed è esente da contribuzione previdenziale, ai sensi dell' articolo 2, comma 15, della legge 8 agosto 1995, n. 335. Il relativo onere è a carico della gestione commissariale del fondo gestionale istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58 ed è rimborsato su conforme rendicontazione».

6.1

LAURO

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «imprese armatrici», inserire le seguenti: «e le imprese dedite alla pesca oltre gli stretti e alla pesca mediterranea».

6.2

LAURO

Al comma 3, aggiungere in fine, le seguenti parole: «la retribuzione dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale è equiparata, quanto al regime di trattamento fiscale, alla retribuzione del lavoratore italiano all'estero».

6.3

Cò

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. I benefici fiscali sono concessi alle società armatoriali le cui navi sono iscritte nel Registro internazionale a condizione:

a) che si tratti di navi battenti bandiera straniera al momento dell'entrata in vigore della presente legge;

b) che le società armatoriali contemporaneamente all'iscrizione nel Registro internazionale trasferiscano nel territorio italiano la sede giuridica e operativa».

6.4

Cò

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Agli allievi ufficiali imbarcati ai sensi dell'articolo 2, comma 1, si applicano, oltre ai benefici previsti dal presente articolo, quelli previsti dalla legge n. 343 del 1996».

6.5

Cò

Art. 7.

Sopprimere l'articolo.

7.1

TERRACINI, LAURO

Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:

«1-bis. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono sostituiti dal seguente:

“Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione”.

1-ter. L'articolo 144 e l'articolo 148 del codice della navigazione sono abrogati.

1-quater. Il comma 1, dell'articolo 152 del codice della navigazione, è sostituito dal seguente:

“1. Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità straniera che le procedure di cancellazione, della nave dai registri sono in corso, che i documenti di bordo sono stati ritirati, e che nulla osta all'immediato esercizio della nave sotto bandiera italiana. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto».

1-quinquies. L'articolo 156 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 156 - (*Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione*). - 1. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantendendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro non comunitario, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave.

2. L'ufficio che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione nell'ufficio del porto

ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.

3. La pubblicazione è ripetuta con le stesse modalità qualora il procedimento di cancellazione della nave non si concluda entro sei mesi dal termine di scadenza della precedente pubblicazione.

4. Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ufficio di iscrizione formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, ed all'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

5. In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, la nave può essere cancellata prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fidejussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione. La fidejussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonchè degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 4. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabilite le modalità di presentazione della fidejussione.

6. La cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo se si verificano le condizioni previste dall'articolo 15, della legge 26 luglio 1984, n. 413.

7. L'ufficio di iscrizione della nave procede alla cancellazione della nave dal registro di iscrizione previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

8. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice nonchè dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234 e delle relative norme applicative.

9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro paese dell'Unione europea, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei cre-

diti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonchè pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.

10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità».

1-*sexies*. L'articolo 157 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 157 - (*Dismissione della bandiera a seguito di aggiudicazione a soggetto che intenda trasferire la nave in altro registro*). - 1. Nel caso di aggiudicazione della nave a straniero non comunitario a seguito di provvedimento della pubblica autorità, italiana o straniera, l'aggiudicatario deve farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave, entro sessanta giorni dalla data di aggiudicazione.

2. L'ufficio che riceve la denuncia, o, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza del fatto di cui al comma 1, dopo aver informato di tale circostanza i titolari di diritti reali o di garanzia trascritti, nonchè l'Istituto nazionale della previdenza sociale, procede alla cancellazione previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

3. Quando la nave perviene a soggetto straniero non comunitario a causa di morte o quando il proprietario della nave perde la cittadinanza italiana o di altro paese dell'Unione europea, i soggetti interessati devono farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave entro il termine di cui al comma 1, decorrente rispettivamente, dalla data di accettazione dell'eredità o dell'acquisto del legato o dalla data di perdita della cittadinanza.

4. L'ufficio che riceve la denuncia o in mancanza, viene a conoscenza dei fatti di cui al comma 3, procede alla dismissione della bandiera secondo le procedure indicate nell'articolo 156. Quando non si verificano le condizioni prescritte per dar corso alla dismissione della bandiera, l'ufficio promuove la vendita giudiziale della nave“.

1-*septies*. L'articolo 159 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 159 - (*Proprietà di stranieri per quote superiori ai 18 carati*). - 1. Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche, giuridiche o enti che non si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 143, comma 1, lettera a), venga a superare i diciotto carati, l'ufficio di iscrizione della nave procede alla dismissione della bandiera e alla cancellazione della nave secondo le procedure previste dall'articolo 156; se le condizioni prescritte dallo stesso articolo 156 per dare corso alla dismissione di bandiera non si verificano, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale della nave quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma».

1-*octies*. L'articolo 1184 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Articolo 1184 - (*Inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e dalla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile*). - 1. Chiunque aliena la nave o l'aeromobile o iscrive la nave in un registro straniero senza ottemperare agli adempimenti prescritti negli articoli 156 e 758, o senza attendere la conclusione dei relativi procedimenti amministrativi è punito con l'arresto da due a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire 100 milioni a lire 400 milioni.

2. Alla stessa pena soggiace chiunque omette le denunce prescritte dagli articoli 157 e 759”.

1-*nonies*. Al comma 2 dell'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono aggiunte le parole: “e che l'autorità decidente ha l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale”. Il comma 3, il comma 6 ed il comma 8, dell'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1992 sono abrogati».

7.40

IL RELATORE

Sostituire il comma 2 con il seguente:

«2. L'articolo 224 del codice della navigazione, è sostituito dal seguente:

Art. 224. - (*Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo*). - 1. Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica, è riservato, nei termini di cui al Regolamento (CEE) n. 3577/92, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione Europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge».

7.100

IL RELATORE

Sopprimere il comma 3.

7.2

CASTELLI

Al comma 3, nell'articolo 318 richiamato, capoverso 1, sopprimere le seguenti parole: «o di altri paesi appartenenti all'Unione europea».

7.3

OCCHIPINTI

Al comma 3, nell'articolo 318 richiamato, sopprimere i capoversi 2 e 3.

7.4

Cò

Al comma 3, nell'articolo 318 richiamato, al capoverso 3, sostituire le parole: «della metà dell'intero equipaggio» con le seguenti: «di un terzo dell'equipaggio».

7.5

OCCHIPINTI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono sostituiti dal seguente: "Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni professionali della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione"».

7.6

Cò

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di ridare competitività ai porti italiani nell'attività di bunkeraggio, la lettera d) del comma 3 dell'articolo 3 del decreto ministeriale 28 gennaio 1994, n. 256; "Regolamento concernente il servizio di riscontro e l'identificazione delle merci sottoposte a vincoli doganali" è così modificata:

d) per i prodotti destinati a provviste di bordo estratti dai depositi di cui all'articolo 264 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale e dai depositi fiscali di cui all'articolo 5 delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative. Le navi in transito sono esonerate dalla presentazione del manifesto di carico e di partenza previsti dagli articoli 107 e 120 del TULD».

7.1000

VEDOVATO

Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. È istituito l'Osservatorio del mercato del lavoro marittimo, con il compito di formulare proposte sulla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel registro internazionale e sulla formazione professionale della gente di mare, nonché il compito di valutare, in sede di verifica a

cadenza semestrale, le risultanze della istituzione del registro internazionale di cui all'articolo 1, proponendo al Ministro dei trasporti e della navigazione i relativi interventi.

2. L'osservatorio del mercato del lavoro di cui al comma 1 è presieduto da un dirigente dello stesso Ministero, da un dirigente del Ministero del tesoro, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da tre rappresentanti dell'armamento e da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei marittimi maggiormente rappresentative a livello nazionale. Le funzioni di segreteria, sono svolte da un funzionario di livello VII o VIII, designati dal Ministro dei trasporti e della navigazione fra i funzionari dello stesso Ministero e un rappresentante degli Istituti nautici nominato dal Ministro della pubblica istruzione sentiti i presidi degli istituti nautici. I membri dell'Osservatorio e della segreteria sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e restano in carica tre anni. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono altresì determinate le modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

3. Per l'imbarco su navi iscritte nel registro internazionale è istituito il turno generale unico di collocamento della gente di mare, le cui modalità di funzionamento sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione».

7.0.1

Cò

Art. 8.

Sopprimere l'articolo.

8.1

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 1.

8.2

LAURO

Al comma 1, sopprimere il terzo e il quarto periodo.

8.3

CASTELLI

Sopprimere il comma 2.

8.4

CASTELLI

Sopprimere il comma 2.

8.5

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 3.

8.6

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 3.

8.7

CASTELLI

Al comma 3, sopprimere le parole da: «nonchè il personale di fiducia» fino alla fine del comma.

8.8

CASTELLI

Al comma 3, aggiungere il seguente periodo: «Il personale in esubero potrà accedere al prepensionamento se non sussiste alcuna possibilità di inserimento nelle varie imprese concessionarie di aree e banchine. Per il passaggio del personale alle imprese concessionarie valgono le condizioni di migliore favore. La differenza di costo tra quanto l'impresa dovrebbe sostenere assumendo nuovo personale e il costo di quello di provenienza dall'autorità portuale sarà dedotto dal canone di concessione. La verifica di eventuali esuberi e la possibilità di inserimento degli stessi nelle imprese terminaliste dovrà avvenire entro il 30 giugno 1998 con atto amministrativo del Governo, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti».

8.9

Cò

Sopprimere il comma 4.

8.10

CASTELLI

Sopprimere il comma 4.

8.11

LAURO, TERRACINI

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. Le autorità portuali che fruiranno per il proprio personale della concessione del ricorso al pensionamento anticipato non potranno avvalersi di professionalità esterne a tempo indeterminato o per consulenze, a meno che ne venga accertata e certificata l'esigenza da apposita commissione paritetica tra l'amministrazione ed il sindacato di categoria».

8.12

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 5.

8.13 CASTELLI

Sopprimere il comma 5.

8.14 LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 6.

8.15 CASTELLI

Sopprimere il comma 6.

8.16 LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 7.

8.17 CASTELLI

Sopprimere il comma 7.

8.18 LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 8.

8.19 CASTELLI

Sopprimere il comma 9.

8.20 LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 9.

8.21 CASTELLI

Al comma 9, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Ai lavoratori delle compagnie portuali e gruppi portuali trasformati in impresa è concesso il riscatto dei periodi di “occasionalato” o comunque di “vuoti contributivi” relativi al periodo lavorativo ed inseriti nei registri. Tale riscatto, esercitato dal lavoratore su apposita domanda all’INPS, avviene senza oneri per lo Stato».

8.22 CÒ

Sopprimere il comma 10.

8.23

CASTELLI

Sopprimere il comma 10.

8.24

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 11.

8.25

CASTELLI

Sopprimere il comma 11.

8.26

LAURO, TERRACINI

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'articolo 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzioni commerciale, peschereccia, turistica e da diporto».

8.350

VEDOVATO

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 dell'articolo 4, è inserito il seguente: "1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II";

b) il primo periodo del comma 2 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente: "L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonchè autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge";

c) il comma 4, dell'articolo 6, è sostituito dal seguente: "4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti";

d) il comma 6, dell'articolo 6, è sostituito dal seguente: "6. Le autorità portuali non possono esercitare, nè direttamente nè tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire, ovvero parteci-

pare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche”;

e) la lettera b), del comma 3, dell'articolo 7, è abrogata;

f) all'articolo 8, comma 3, è aggiunta la seguente lettera: “n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale”;

g) la lettera c), del comma 3, dell'articolo 9, è sostituita dalla seguente: “c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonchè sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione”;

h) al comma 3, dell'articolo 9, sono aggiunte le seguenti lettere: “n-bis) approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione; n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6”;

i) al comma 1, dell'articolo 14, dopo le parole: “e promozione” sono aggiunte le seguenti: “nonchè nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione”».

8.0.10

IL RELATORE

Art. 9.

Sopprimere l'articolo.

9.1

LAURO, TERRACINI

Al comma 1, secondo periodo, aggiungere in fine le seguenti parole: «fatta eccezione per il riconoscimento delle indennità contrattuali già erogate ai lavoratori cancellati per inidoneità al lavoro portuale nel periodo summenzionato, per tutte le compagnie o gruppi portuali con eguale criterio».

9.2

Cò

Sopprimere il comma 1.

9.3

LAURO

Sopprimere il comma 2.

9.4

LAURO, TERRACINI

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: «1.200 unità» con le altre: «1.000 unità».

9.5

LAURO

Al comma 2, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Detto beneficio, esteso anche ai lavoratori e dipendenti delle imprese di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 ed ai dipendenti della autorità portuali, qualora non utilizzato pienamente nell'anno 1997, è prorogato fino al 31 dicembre 1998».

9.90

IL RELATORE

Al comma 2, terzo periodo, dopo parole: «imprese di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994» inserire le seguenti: «non divenute concessionarie di aree e di banchine ex articolo 18, comma 1, della medesima legge che presentino esuberi e non abbiano effettuato assunzioni nel corso dell'anno 1997, pena la decadenza dal diritto».

9.6

Cò

Al comma 2, terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «è prorogato fino al 30 giugno 1998».

9.7

LAURO

Al comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti periodi: «Al fine di garantire il mantenimento dell'occupazione nei porti, le imprese autorizzate ex articolo 16 e 18 della legge n. 84 del 1994 dovranno coprire le esigenze di fruizione di manodopera durante i picchi di lavoro, tramite il soggetto che per legge sarà legittimato per tale fornitura. Tenuto conto della scadenza dei vari contratti applicati nei porti, viene fissato il termine del 1° gennaio 1999 affinché le parti sociali convengano un unico contratto d'area per le maestranze che operano in ambito portuale su tutto il territorio nazionale. Tale contratto diverrà lo strumento di riferimento per il trattamento del personale delle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 84 del 1994, delle aziende fornitrici di servizi accessori al ciclo delle operazioni portuali e per i soggetti individuati come fornitori di manodopera per la copertura dei picchi di lavoro».

9.8

Cò

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Il Governo è tenuto, dopo la scadenza del beneficio di cui sopra, a definire un provvedimento che stabilisca la copertura economica a carico della merce per le giornate di non lavorato in favore di tutte quelle ex C.L.P. che, per il perdurare degli esuberi di personale e per le carenze dei traffici, non riescono a coprire 26 giornate lavorative».

9.9

Cò

Sopprimere il comma 3.

9.10

LAURO, TERRACINI

Sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Al fine di completare il processo di trasformazione di cui all'articolo 21 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, sono previsti interventi destinati a riequilibrare situazioni contabili previste in bilancio delle compagnie e gruppi portuali, compresa la compagnia carenanti del porto di Genova modificate a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie e gruppi medesimi, nonché a definire situazioni derivanti da contenzioso, anche stragiudiziale scaturenti dalla previgente normativa del settore, non ancora conclusesi alla data di entrata in vigore del presente decreto. A sostegno del processo di trasformazione e di sviluppo dei porti sono, altresì, previsti interventi diretti alla riqualificazione e riconversione del personale presente nell'organico delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21 della legge n. 84 del 1994. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di risultanze debitamente documentate e accertate da apposita commissione istituita dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

9.160

IL RELATORE

Al comma 4, dopo il primo periodo, inserire il seguente: «A tal fine nonchè per ottenere la riduzione dei costi della gestione amministrativa, sono ammessi al pensionamento anticipato i dipendenti della compagnia portuale di Venezia trasformata ai sensi dell'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che abbiano proposto contenzioso giudiziale ed abbiano presentato domanda e maturato i requisiti previsti dall'articolo 1 comma 3 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni nella legge 23 dicembre 1996, n. 647, entro il 31 dicembre 1995».

9.11

Cò

Al comma 6, sostituire, il secondo e terzo periodo, con il seguente:
«Entro il 30 aprile 1998 devono essere eseguiti gli scavi nel porto di Napoli e nei porti delle isole del golfo».

9.12

LAURO

Al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole: «da definire sentite le organizzazioni sindacali di settore, anche attraverso l'acquisizione, l'ammodernamento e il noleggio di mezzi effossori e la razionalizzazione dei cantieri» *e aggiungere le seguenti:* «Ai fini della ristrutturazione di detto servizio, il Governo è delegato, sentite le organizzazioni sindacali, ad emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge un decreto legislativo istitutivo di una agenzia nazionale avente le caratteristiche di un ente pubblico non economico che accorpi le competenze, le strutture e il personale del servizio escavazioni porti di cui al regio decreto 27 febbraio 1927 e della direzione generale della difesa del mare di cui all'articolo 34 della legge n. 979 del 1982».

9.13

Cò

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Il personale che risulterà in esubero, a seguito della ristrutturazione, sarà ricollocato in ambito territoriale presso altre PP.AA. tenuto conto anche delle esplicite opzioni fatte dai lavoratori».

9.14

Cò

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6-bis. Per la prosecuzione del programma di acquisto, adeguamento, ammodernamento dei mezzi effossori e dei cantieri della costituenda agenzia nazionale lo stanziamento finanziario di cui al comma 6 del presente articolo, viene prorogato per il triennio 1998-2000 anche mediante il concorso dell'utilizzo delle entrate derivanti dai servizi nel medesimo tempo svolti dall'agenzia nazionale».

9.15

Cò

Al comma 7, primo periodo, dopo le parole: «norme sulla contabilità generale dello Stato» *aggiungere i seguenti:* «il limite dell'importo ammesso per il ricorso alla gestione in economia di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1989, n. 391 è aumentato, nei casi previsti, da lire 150.000.000 ad un importo non superiore alla soglia di rilievo comunitario in materia di forniture, servizi e lavori; per le altre ipotesi ivi indicate da lire 75.000.000 a lire 200.000.000. I limiti di spesa di cui all'articolo 5, comma 3, ed all'articolo 8, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 391 del 1989 suindicato, sono innalzati a lire 10.000.000, il limite di spesa previsto al comma 3, del citato articolo 8, è aumentato a lire 150.000.000».

9.290

IL RELATORE

Al comma 7, primo periodo, dopo le parole: «norme sulla contabilità generale dello Stato» inserire le seguenti: «tale comma ha validità sino alla costituzione della agenzia nazionale di cui al comma 6 del presente articolo».

9.16

Cò

Dopo il comma 7, inserire il seguente:

«7-bis. Sulla base delle definizioni della nuova dotazione organica della nuova agenzia nazionale, il personale che risulterà in esubero sarà ricollocato in ambito territoriale presso altre PP.AA. tenuto conto anche delle esplicite opzioni fatte dai lavoratori e delle vigenti disposizioni normative e contrattuali in tema di processi di mobilità e previa l'attivazione di specifici strumenti di riqualificazione e aggiornamento, nonché mediante l'adozione di specifiche incentivazioni a favore del personale coinvolto in tali processi di mobilità, in applicazione del protocollo d'intesa sul lavoro pubblico sottoscritto presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il 12 marzo 1997».

9.17

Cò

Dopo il comma 7, inserire il seguente:

«7-bis. L'Agenzia nazionale è delegata entro tre mesi dalla sua costituzione d'intesa con l'Aran, a stipulare con le organizzazioni sindacali un contratto collettivo nazionale di lavoro per il proprio personale che tenga conto della specificità del servizio da espletarsi. Sino alla prima applicazione di detto nuovo regime contrattuale, il personale continua ad essere assoggettato al vigente CCNL comparto Ministeri».

9.18

Cò

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-bis. L'Aran entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, previa intesa con l'Agenzia nazionale definisce con le organizzazioni sindacali procedure finalizzate alla riqualificazione professionale, anche con proiezione verticale, al fine di conseguire una più idonea e razionale distribuzione del personale nei diversi profili professionali, sulla base della nuova dotazione organica».

9.19

Cò

Al comma 8, aggiungere, in fine, le seguenti le parole: «restando confermate le modalità di cui all'articolo 4, del decreto-legge 22 gennaio 1980, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58».

9.100

IL RELATORE

Dopo il comma 9, inserire il seguente:

«9-bis. Al comma 8 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole: "al netto delle rinfuse liquide" inserire le seguenti: "o 18 milioni di tonnellate annue di prodotti allo stato liquido"».

9.20

OCCHIPINTI

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Nel primo comma dell'articolo 129 del testo delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 aggiungere in fine, le seguenti parole: " , nonchè nei confronti delle navi in transito che sostino esclusivamente per imbarcare generi costituenti provviste o dotazioni di bordo destinate alle navi medesime"».

9.21

OCCHIPINTI

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Il comma 3 dell'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è abrogato».

9.22

CASTELLI

Dopo il comma 10, aggiungere i seguenti:

«10-bis. All'articolo 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 sono depennate le parole "a decorrere dall'anno 1998".

10-ter. All'articolo 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 è aggiunto il seguente comma:

"4-bis. Qualora la decorrenza delle concessioni di cui al comma 4 retroagisca alla data di rilascio di un atto di cui all'articolo 35 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il canone è determinato nella minore tra la misura calcolata ai sensi del decreto di cui al comma 4 e quella calcolata ai sensi della previgente normativa"».

9.370

IL RELATORE

Dopo l'articolo 9, inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo)

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi

vi diretti ad adeguare la vigente normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati sia sui mezzi nazionali di trasporto marittimo sia su quelli adibiti alla pesca, nonché dei servizi svolti nei porti, comprese le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, in coerenza con il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, come modificato dal decreto legislativo 19 marzo 1996, n. 242.

2. I decreti legislativi saranno informati ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) assicurare, in materia di sicurezza del lavoro, tutela della salute, formazione e prevenzione, il mantenimento delle condizioni previste dalla legislazione nazionale, ove più favorevoli alla sicurezza e alla salute dei lavoratori;

b) fissare gli obblighi generali e le responsabilità per l'attuazione delle misure di sicurezza e per l'osservanza delle condizioni e le altre finalità di prevenzione e tutela dei lavoratori, compresa la valutazione dei rischi derivanti dall'esposizione ad agenti cancerogeni in coerenza con le indicazioni e linee guida fissate dal Ministro della sanità, sentito il Consiglio superiore della sanità;

c) fissare i criteri relativi alle condizioni di igiene e di abitabilità degli alloggi degli equipaggi;

d) definire le forme organizzative di sicurezza e le forme di cooperazione degli equipaggi al processo prevenzionale;

e) dettare le disposizioni generali sull'impiego dei mezzi personali di protezione;

f) fissare i criteri relativi ai periodi minimi di riposo e massimi di lavoro;

g) dettare le misure di sicurezza in presenza di condizioni particolari di rischio;

h) assicurare l'informazione e la formazione degli equipaggi, nonché del personale addetto alle attività nell'ambito del porto, tramite l'istituzione di corsi specifici di formazione, anche obbligatori.

i) prevedere i criteri per il rilascio di certificazioni e attestazioni dell'avvenuta formazione del personale marittimo e del personale addetto alle attività nell'ambito del porto;

j) attivare, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, un Osservatorio per il lavoro marittimo e portuale, composto da rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, del Ministero per le politiche agricole, del Ministero della sanità, dell'Istituto superiore di sanità, dell'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro, dei lavoratori e dei datori di lavoro, secondo i principi di rappresentanza tripartita, per la raccolta e l'elaborazione delle informazioni relative ai rischi e ai danni derivanti dall'attività lavorativa sui mezzi nazionali di trasporto marittimo e adibiti alla pesca e nell'ambito portuale, e per l'effettuazione di verifiche periodiche sulla corretta attuazione della normativa in materia di sicurezza del lavoro;

k) prevedere che il Ministero dei trasporti e della navigazione provveda all'attuazione dei decreti legislativi mediante le ordinarie strutture amministrative;

l) salva l'applicazione delle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, prevedere sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a lire duecento milioni e dell'arresto fino a tre anni, saranno previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledano o esponcano a pericolo interessi generali dell'ordinamento interno analoghi a quelli tutelati dagli articoli 34 e 35 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In tali casi saranno previste: la pena dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che esponcano a pericolo o danneggino l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che rechino un danno di particolare gravità. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a lire cinquantamila e non superiore a lire duecento milioni sarà prevista per le infrazioni che ledano o esponcano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni suindicate saranno applicate tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongano particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonchè del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o ente nel cui interesse egli agisce. In ogni caso, in deroga ai limiti sopra indicati, per le infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi saranno previste sanzioni penali o amministrative identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per violazioni che siano omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni medesime;

m) individuare le autorità competenti ad irrogare le sanzioni amministrative.

3. Gli schemi di decreti legislativi sono trasmessi alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, entro trenta giorni dalla data di ricezione degli schemi stessi. Decorso inutilmente il termine suindicato, i decreti legislativi possono essere comunque emanati.

4. Le disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi previsti dal presente articolo possono essere adottate, con il rispetto dei medesimi criteri e principi direttivi e con le stesse procedure, entro un anno dalla data della loro entrata in vigore».

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

«Art. 9-bis.

(Informazione dei servizi marittimi)

1. Per la realizzazione del piano triennale 1995-1997 per l'informatica del settore navigazione marittima, integrato dai successivi piani triennali 1996-1998, 1997-1999 e 1998-2000, compresi il VTS - Sistema di controllo del traffico marittimo, nel rispetto delle esigenze di tutela e difesa dell'ambiente marino ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, e completamento del Sistema informatizzato del demanio marittimo, è autorizzata l'ulteriore spesa nel limite di lire 60 miliardi per il 1998 e lire 70 miliardi per il 1999. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, del presente decreto, che provvede a riversare annualmente l'importo alle entrate del bilancio dello Stato per essere riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

2. Alla maggiore spesa di lire 130 miliardi si provvede quanto a lire 60 miliardi per il 1998 e a lire 70 miliardi per il 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

9.0.100

IL RELATORE

Dopo l'articolo 9-bis, aggiungere il seguente:

«Art. 9-ter

(Disposizioni particolari)

1. Per le assicurazioni riguardanti navi immatricolate o registrate in Italia l'aliquota di cui all'articolo 1 della legge 29 ottobre 1961 n. 1216, viene fissata nella misura dello 0.05 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1998. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, versa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo pari alla differenza di aliquota sulla base della rendicontazione inoltrata dalle società di assicurazione.

2. A tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2-undecies, comma 2, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito con modificazioni dalla legge 30 novembre 1994, n. 656. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, del de-

creto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, rimborsa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo di lire 5 miliardi annui.

3. Le tre unità del personale civile in servizio presso gli uffici di collocamento della gente di mare e movimenti ufficiali di Genova e di Napoli, sono inquadrare nell'organico del Ministero dei trasporti e della navigazione, anche in sovrannumero, con riassorbimento in caso di successive vacanze di organico. A tali fini con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del tesoro e della funzione pubblica e gli affari regionali, è definita la tabella di equiparazione tra le qualifiche e i profili professionali dell'ordinamento statale e le posizioni giuridiche rivestite dal predetto personale alla data del 31 dicembre 1996. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, che provvede a riversare annualmente l'importo alle entrate del bilancio dello Stato per essere riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

4. L'iscrizione nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, come nave destinata alla pesca marittima, è subordinata al nulla osta del Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali, da rilasciarsi entro sessanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza.

5. All'articolo 8, comma 3, del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, dopo le parole "gli enti parchi nazionali" sono aggiunte le seguenti: "le autorità portuali di cui all'articolo 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni.

6. Alla maggiore spesa di lire 12,7 miliardi, a decorrere dall'anno 1998 fino all'anno 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

9.0.30

IL RELATORE

Art. 10.

Sopprimere l'articolo.

10.1

LAURO, TERRACINI

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato spa contributi decennali pari a lire 32,5 miliardi annue dal 1997, 12,8 miliardi annue dal 1998 e 3,5 miliardi annue dal 1999 per la realizzazione ed il completamento dei raddoppi ferroviari previsti a suo tempo dai piani pluriennali delle Ferrovie e non completati e, in particolare per le linee Bologna-Verona, Caserta-Foggia, Andora-San Lorenzo della linea Genova-Ventimiglia, Messina-Palermo, Messina-Catania e Napoli-Sorrento».

10.2

LAURO, GERMANÀ

Al comma 1, sostituire le parole da: «La completa realizzazione» sino alla fine del comma con le seguenti: «il completamento dei progetti ferroviari a suo tempo previsti dai piani pluriennali in armonia con il Piano nazionale dei trasporti che abbiano subito ritardi e rinvii. Il 60 per cento dei contributi di cui al presente comma è riservato ai progetti ferroviari in corso di realizzazione nel Mezzogiorno e nelle isole».

10.3

LAURO

Al comma 1, sostituire le parole da: «la completa realizzazione» fino alla fine del comma con le seguenti: «il miglioramento delle linee ferroviarie nelle regioni Campania, Puglia, Calabria e Sicilia».

10.4

LAURO

Al comma 1, sostituire la parola: «Genova» con l'altra: «Napoli».

10.5

LAURO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. In attesa della stipula, in applicazione dei principi comunicati in materia degli atti relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico per gli anni 1997 e 1998, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato a corrispondere alla società Ferrovie dello Stato spa, alle singole scadenze, le somme all'uopo iscritte nei bilanci 1997 e 1998».

10.100

IL RELATORE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie la Conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241, è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

10.60

IL RELATORE

Sopprimere il comma 2.

10.6

LAURO

Al comma 2, secondo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «Ai contributi di cui al presente comma accedono anche le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano».

10.7

LAURO

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis. Gli impianti di scivola adibiti al trasporto pubblico di persone hanno una durata tecnica complessiva di trent'anni. Tale periodo è riferito all'attività effettivamente svolta. Un ingegnere regolarmente iscritto all'albo certifica, tramite perizia giurata, l'efficienza dell'impianto e i periodi nei quali lo stesso è rimasto chiuso per motivi contingenti estranei alla gestione tecnica».

10.8

CASTELLI

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Al comma 5 dell'articolo 17 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dopo le parole: "ad un quarto" aggiungere le seguenti: "per gli autobus,"».

10.9

LAURO, TERRACINI

Sopprimere i commi 3 e 4.

10.10

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 3.

10.11

LAURO, TERRACINI

Sostituire i commi 3 e 4, con i seguenti:

«3. Il Ministero dei trasporti può affidare incarichi di studio e consulenza per l'elaborazione del piano generale trasporti, ed allo scopo è autorizzata la spesa di lire 200.000.000 per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

4. Il Ministero dei trasporti si avvale del nucleo di valutazione del Ministero del tesoro e bilancio per la valutazione dei progetti infrastrutturali, nonchè per il reperimento delle relative risorse in sede comunitaria e presso il settore privato».

10.12

VEGAS, LAURO, TERRACINI

Sostituire il comma 3, con il seguente:

«3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può affidare con proprio decreto, sentite le Commissioni competenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati in ordine ai profili professionali, incarichi di studio e di consulenza per l'elaborazione del piano generale trasporti, anche in relazione alla realizzazione dei progetti di una Conferenza sui trasporti e la mobilità, per la realizzazione dei progetti infrastrutturali, nonchè per il reperimento delle occorrenti risorse in sede comunitaria e nel settore privato».

10.13

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 4.

10.14

LAURO

Al comma 4, sopprimere le parole: «di lire 2,4 miliardi per l'anno 1997».

10.15

LAURO

Sopprimere il comma 5.

10.16

LAURO

Sopprimere il comma 6.

10.17

LAURO

Dopo l'articolo 10, inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

1. Il primo periodo dell'articolo 9, comma 4, della legge n. 122 del 1989 è sostituito dal seguente:

“4. I comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei privati interessati, o di imprese di co-

struzione o di società anche cooperative, possono prevedere nell'ambito del programma urbano dei parcheggi la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse. Tale disposizione si applica anche agli interventi in fase di avvio o già avviati”.

2. La costituzione del diritto di superficie è subordinata alla stipula di una convenzione sulla base di quanto previsto all'articolo 17, comma 90, lettera a) della legge n. 127 del 1997, cui è aggiunto il seguente periodo: “I parcheggi di cui al presente comma, ove non siano stati redatti i piani urbani del traffico, potranno essere realizzati nel rispetto delle indicazioni di cui al periodo precedente”».

10.0.1 (testo corretto)

LAURO

Art. 11.

Sopprimere l'articolo.

11.1

LAURO

Sopprimere il comma 1.

11.2

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 2.

11.3

LAURO, TERRACINI

Art. 12.

Sopprimere l'articolo.

12.1

LAURO

Sopprimere il comma 1.

12.2

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 2.

12.3

LAURO, TERRACINI

Sopprimere il comma 3.

12.4

LAURO, TERRACINI

Al comma 4, sostituire la cifra: «175» con l'altra: «256».

Conseguentemente, aggiungere infine le seguenti parole: «Per la restante parte di lire 81 miliardi si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

12.5

CASTELLI

All'emendamento 10.100 aggiungere, in fine, le seguenti parole: «Nell'ambito di tali stanziamenti le Ferrovie dello Stato spa finanzieranno il completamento dell'adeguamento della linea Domodossola-Novara».

10.1000/1

VEDOVATO, BATTAFARANO, BERTONI, DIANA

Ricordo infine che la Commissione programmazione economica, bilancio ha espresso parere favorevole sul disegno di legge in titolo.

Metto ai voti l'emendamento 2.300, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.700, presentato dalla Commissione, a cui vanno aggiunte, al punto *b*), in fine, le seguenti parole: «in vigore dei benefici della legge n. 343 del 1995 e successive modificazioni;».

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.160.

Verifica del numero legale

SPERONI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Ci sono tessere doppie, come in precedenza! (*Le tessere doppie vengono estratte*).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2983 e 1638

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.160, presentato dalla Commissione, a cui vanno aggiunte, in fine, le seguenti parole: «qualora non ricorrano motivi particolari o di forza maggiore».

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.300.

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole del nostro Gruppo sull'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.300, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.600, a cui vanno aggiunte, al comma 2-bis, dopo le parole: «Ministero del tesoro», le seguenti parole: «del bilancio e della programmazione economica, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti».

CASTELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI. Signor Presidente, c'è una serie di emendamenti, ad iniziare da questo, che prevedono delle spese. Vorrei conoscere il parere della Commissione bilancio al riguardo.

PRESIDENTE. La Commissione programmazione economica, bilancio ha espresso parere contrario esclusivamente sull'emendamento 6.0.1.

Metto ai voti l'emendamento 4.600, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.600, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.700, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.900, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con l'emendamento 6.0.1.

Ricordo che su detto emendamento la 5ª Commissione permanente ha espresso parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

CARPINELLI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARPINELLI, *relatore*. Signor Presidente, propongo di accantonare l'emendamento 6.0.1.

PRESIDENTE. La Presidenza accoglie la sua proposta.

Metto ai voti l'emendamento 7.400, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.1000, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.1000a, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.140, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.270, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.350, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.0.100, presentato dalla Commissione, volto ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 8, con l'aggiunta infine della seguente lettera: «*l*) la lettera *c*), del comma 2 dell'articolo 12 della legge n. 84 del 1994 è soppressa».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.900, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.100, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 9.16000.

CASTELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* CASTELLI. Signor Presidente, con questo emendamento si stanziavano 100 miliardi. Vorrei sapere se su di esso la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole oppure non ha espresso alcun parere.

PRESIDENTE. La Commissione programmazione economica, bilancio ha espresso parere favorevole.

CASTELLI. Non saprei come definire questi 100 miliardi, senza usare un termine troppo forte: qui si vanno a sperperare dei soldi perchè a Genova c'è una compagnia portuale che è stata completamente incapace di esercitare il suo mestiere.

Vorrei precisare che a Genova è stato costruito un bacino di carenaggio che è costato – guarda caso – quasi 100 miliardi e poi è stato «regalato» ad un imprenditore turco, mi sembra, per poche lire: bastava che se lo portasse via.

Si cerca solamente di tappare i buchi di un colabrodo di un sistema portuale che non si riesce assolutamente a mettere in ordine. Mi riservo di intervenire nuovamente su questo tema.

Invito l'Aula a riflettere più a fondo sull'emendamento in esame perchè si tratta del solito spreco di Stato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 9.16000, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.1900, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.290, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.360, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.100, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.3700, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli emendamenti volti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 9.

Metto ai voti l'emendamento 9.0.100, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.0.200, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 9.0.300.

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, dichiaro il mio voto favorevole su questo emendamento, che era stato da me già presentato in un testo uguale durante l'esame della manovra finanziaria di quest'anno ed era stato però respinto. Vedo che adesso lo ripropone la Commissione e quindi dichiaro il voto favorevole del Gruppo Forza Italia.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 9.0.300, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 10.1000, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 10.600, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 10.105, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 10.140, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 10.210.

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Dichiaro il nostro voto favorevole: l'emendamento era stato da noi presentato in Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 10.210, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 11.100, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.200, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.500, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 13.100, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 13.200, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Riprendiamo l'esame dell'emendamento 6.0.1, presentato dal relatore precedentemente accantonato.

CARPINELLI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* CARPINELLI, *relatore*. Signor Presidente, propongo una diversa formulazione per la copertura. Il comma 2 dell'emendamento 6.0.1 suona così. «Al maggior onere derivante dalla estensione dei benefici previsti dal presente decreto-legge alle navi da pesca, valutato in lire 6.600 milioni annue, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente - fondo speciale dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

PRESIDENTE. Senatore Morando, lei concorda con questa formulazione?

MORANDO. Sì, signor Presidente. Adesso si copre una spesa di parte corrente con un capitolo di parte corrente; precedentemente si copriva una spesa di parte corrente con un capitolo di parte capitale.

SPERONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPERONI. Signor Presidente, mi sembra che la procedura sia alquanto anomala. Il parere negativo è stato pronunciato da una Commissione, non da un singolo senatore. Penso quindi che la verifica sull'adeguatezza della copertura debba avvenire ugualmente in Commissione; altrimenti non si rispetta la procedura.

Noi non siamo contrari all'emendamento o alla copertura formulata in un modo piuttosto che in un altro. Però esiste una Commissione competente ad esprimere i pareri e in quella sede il parere deve essere emesso; altrimenti è inutile che tante volte la 5ª Commissione si riunisce, magari d'urgenza, se è sufficiente che venga in Aula un suo autorevole e apprezzato esponente a dare il suo parere. Ripeto, in tal caso si tratta del parere di un singolo senatore e non della Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Speroni, lei ha inteso che vi è stata una modificazione non solo sostanziale ma anche formale dell'emendamento

originariamente presentato da parte della Commissione su cui c'era il parere contrario della 5ª Commissione, programmazione economica e bilancio. Adesso che è stato riformulato l'emendamento dal relatore, il che è legittimo in Aula, sul nuovo testo in Aula viene espresso il parere del Presidente della Commissione pareri. Poi, se vogliamo, *ad abundantiam*, le dico che c'è il Presidente della Commissione programmazione economica e bilancio che mi chiede la parola. Ha facoltà di parlare, senatore Coviello.

* COVIELLO. Signor Presidente, evidentemente la copertura finanziaria dell'emendamento originario ha avuto il parere negativo della Commissione. Dice il Regolamento che sugli emendamenti che il relatore può presentare in Aula si esprime il Presidente della Commissione che riuniti i Vice Presidenti può esprimere parere favorevole in Aula; il Regolamento prevede questa procedura.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 100, comma 7, del Regolamento: «Il parere può essere dato anche verbalmente, nel corso della seduta, a nome della Commissione, dal suo Presidente o da altro senatore da lui delegato».

Il parere del Governo naturalmente è favorevole sulla nuova formulazione proposta dal relatore. (*Il Ministro Burlando conferma*).

PERUZZOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, mi permetta, sull'ordine dei lavori. Il Ministro ha scrollato le spalle, ha mosso le mani, ma non ha detto che è stato contento. Non mi pare che il Ministro sia molto contento di questa scelta, per la verità.

PRESIDENTE. Qualche volta gli possiamo pure dare un dispiacere, senatore Peruzzotti. (*Ilarità*).

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Non sono molto contento, ma do parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 6.0.1.

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, esprimo il mio voto favorevole sull'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.0.1, presentato dalla Commissione, così come modificato e letto in Aula dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione.

CASTELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Non si potrebbero fare più, comunque ne ha facoltà.

* CASTELLI. Signor Presidente, molto brevemente, noi ci troviamo di fronte ad un decreto *omnibus*, come è stato detto prima: potremmo anche definirlo *pot-pourri*. Vorrei addirittura segnalare all'attenzione dei colleghi che il titolo dell'articolo 10 è: «Interventi vari», proprio perchè non si sapeva più come intitolarli. È abbastanza difficile, pertanto, riuscire poi a dare un parere complessivo, però mi pare che anche l'andamento dell'esame degli emendamenti che si sono succeduti qui in Aula ci possa convincere a votare contro.

Vorrei ricordare ai colleghi che la Commissione questa volta ha fatto veramente festa e ha introdotto ben 260 miliardi in più di spesa rispetto al provvedimento originario; credo che sia stata veramente una grande abbuffata di cui un po' tutti hanno potuto beneficiare, e mi pare che anche dall'andamento dell'ultima votazione si sia riscontrato questo atteggiamento da parte un po' di tutti. Vorrei però ricordare una cosa soprattutto, al di là di quelli che sono gli interventi puntuali sui vari articoli: siamo ancora di fronte all'ennesimo provvedimento in cui il Governo non riesce a staccarsi da una mentalità dirigistica; fortunatamente abbiamo la Commissione europea che ci preme da presso. Vorrei ricordare in questo momento che noi siamo stati inadempienti per quanto riguarda l'Alitalia, tanto è vero che tale compagnia ha dovuto ritirare alcune offerte di tariffe agevolate per via dei finanziamenti che ha ricevuto dal Governo italiano, ritiro che è stato imposto dall'Unione europea; siamo inadempienti per quanto riguarda le ferrovie, perchè non viene applicata la direttiva 91/440/CEE; siamo inadempienti nel settore dell'autotrasporto, e poi vedremo perchè; siamo inadempienti nel settore della portualità, e ancora qua si insiste con i prepensionamenti: credo che questo sia un altro punto che ci convince a votare contro.

Vorrei ricordare ai colleghi che fortunatamente, per quanto riguarda il provvedimento in esame, abbiamo avuto la dimostrazione del fatto che questo Parlamento – dico fortunatamente – ormai ha sovranità limitata: c'è stato infatti il caso dell'articolo 12 che la Commissione ha dovuto sopprimere dietro ordine preciso e tassativo dell'Unione europea. Questo a noi non può fare altro che piacere poichè interrompe quella spirale assistenzialistica e clientelare che non si è mai interrotta in questo Parlamento; finalmente sta arrivando l'Europa che ci impedisce di dare soldi a pioggia. Qua ancora se ne danno molti; c'è ancora strada da fare. Noi però salutiamo con grande piacere soprattutto l'abolizione dell'articolo 12, che prevedeva ulteriori centinaia di miliardi a favore dell'ennesima categoria protetta: il Governo ha dovuto proporre l'emendamento soppressivo di quell'articolo, per l'intervento dell'Unione europea.

Vorrei concludere prendendo spunto da un ordine del giorno presentato dal collega Germanà. Signor Ministro, è inutile che lei vada continuamente in televisione a sostenere che gli incidenti sono dovuti al fatto che non ci sono i sistemi ATC di sicurezza. Il primo responsabile di tale questione è lei. Vorrei ricordare che, nell'addendo del piano di programma, il 70 per cento delle risorse sono destinate a dei raddoppi assolutamente inutili dal punto di vista tecnico. Posso capire i miei colleghi meridionali che sperano di andare poi a tagliare i nastri dei binari doppi, perchè l'elettore quelli li vede, mentre non vede il sistema ATC. Noi continuiamo però a non investire in sistemi di sicurezza: buttiamo via i soldi in raddoppi che – ripeto – dal punto di vista tecnico sono assolutamente inutili, non fanno guadagnare nulla a nessuno e sono soltanto uno spreco di risorse.

Pertanto, la pregherei di un minimo di coerenza e di non continuare ad andare in televisione ad affermare che il nostro sistema è vecchio: voi non state facendo assolutamente nulla per ammodernarlo, come logica vorrebbe. *(Applausi dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente).*

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1 del disegno di legge di conversione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.100, volto ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 1 del disegno di legge di conversione del decreto-legge, il cui testo è il seguente:

Dopo l'articolo 1, del disegno di legge di conversione aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

(Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo)

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi diretti ad adeguare la vigente normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati sia sui mezzi nazionali di trasporto marittimo sia su quelli adibiti alla pesca, nonchè dei servizi svolti nei porti, comprese le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, in coerenza con il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, come modificato dal decreto legislativo 19 marzo 1996, n. 242.

2. I decreti legislativi saranno informati ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) assicurare, in materia di sicurezza del lavoro, tutela della salute, formazione e prevenzione, il mantenimento delle condizioni previste

dalla legislazione nazionale, ove più favorevoli alla sicurezza e alla salute dei lavoratori;

b) fissare gli obblighi generali e le responsabilità per l'attuazione delle misure di sicurezza e per l'osservanza delle condizioni e le altre finalità di prevenzione a tutela dei lavoratori, compresa la valutazione dei rischi derivanti dall'esposizione ad agenti cancerogeni in coerenza con le indicazioni e linea guida fissate dal Ministro della sanità, sentito il Consiglio superiore della sanità;

c) fissare i criteri relativi alle condizioni di igiene e di abitabilità degli alloggi degli equipaggi;

d) definire le forme organizzative di sicurezza e le forme di cooperazione degli equipaggi al processo prevenzionale;

e) dettare le disposizioni generali sull'impiego dei mezzi personali di protezione;

f) fissare i criteri relativi ai periodi minimi di riposo e massimi di lavoro;

g) dettare le misure di sicurezza in presenza di condizioni particolari di rischio;

h) assicurare l'informazione e la formazione degli equipaggi, nonché del personale addetto alle attività nell'ambito del porto, tramite l'istituzione di corsi specifici di formazione, anche obbligatori;

i) prevedere criteri per il rilascio di certificazioni e attestazioni dell'avvenuta formazione del personale marittimo e del personale addetto alle attività nell'ambito del porto;

l) attivare, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, un Osservatorio per il lavoro marittimo e portuale, composto da rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, del Ministero per le politiche agricole, del Ministero della sanità, dell'Istituto superiore di sanità, dell'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro, dei lavoratori e dei datori di lavoro, secondo i principi di rappresentanza tripartita, per la raccolta e l'elaborazione delle informazioni relative ai rischi e ai danni derivanti dall'attività lavorativa sui mezzi nazionali di trasporto marittimo e adibiti alla pesca e nell'ambito portuale, e per l'effettuazione di verifiche periodiche sulla corretta attuazione della normativa in materia di sicurezza del lavoro;

m) prevedere che il Ministero dei trasporti e della navigazione preovveda all'attuazione dei decreti legislativi mediante le ordinarie strutture amministrative;

n) salva l'applicazione delle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, prevedere sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a lire duecento milioni e dell'arresto fino a tre anni, saranno previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledano o espongano a pericolo interessi generali dell'ordinamento interno analoghi a quelli tutelati dagli articoli 34 e 35 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In tali casi saranno previste: la pena

dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che esponano a pericolo o danneggiano l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che rechino un danno di particolare gravità. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a lire cinquantamila e non superiore a lire duecento milioni sarà prevista per le infrazioni che ledano o esponano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni suindicate saranno applicate tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che imponano particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o ente nel cui interesse egli agisce. In ogni caso, in deroga ai limiti sopra indicati, per le infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi saranno previste sanzioni penali o amministrative identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per violazioni che siano omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni medesime.

o) individuare le autorità competenti ad irrogare le sanzioni amministrative.

3. Gli schemi di decreti legislativi sono trasmessi alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, entro trenta giorni dalla data di ricezione degli schemi stessi. Decorso inutilmente il termine suindicato, i decreti legislativi possono essere comunque emanati.

4. Le disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi previsti dal presente articolo possono essere adottate, con il rispetto dei medesimi criteri e principi direttivi e con le stesse procedure, entro un anno dalla data della loro entrata in vigore.

1.0.100

LA COMMISSIONE

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, per quanto riguarda questo emendamento, siamo d'accordo sul principio. Per la verità però ci sembra un po' forte che nella conversione di un decreto-legge si inserisca un'ulteriore delega. Consiglierei quindi, pur essendo favorevole nel merito, di fare una verifica per non creare un precedente che possa domani non essere condiviso.

CARPINELLI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARPINELLI, *relatore*. Vorrei ricordare al collega Lauro che l'emendamento riguarda il disegno di legge di conversione, non il decreto-legge, pertanto non si innova rispetto alla prassi.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.0.100, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

BORNACIN. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* BORNACIN. Signor Presidente, le faccio i complimenti per il suo decisionismo; e intervengo per dichiarare che il Gruppo di Alleanza Nazionale esprime un voto di astensione sul provvedimento in esame.

CÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CÒ. Signor Presidente, dichiaro che il Gruppo Rifondazione Comunista-Progressisti si asterrà sul provvedimento n. 2983 per le ragioni che ho ampiamente illustrato nel corso del mio intervento in discussione generale.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge n. 2983 nel suo complesso, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione».

È approvato.

Resta pertanto assorbito il disegno di legge n. 1638.

Ringrazio i componenti dell'8ª Commissione e il suo Presidente, indipendentemente dal merito della discussione e dal contenuto del disegno di legge, perchè hanno svolto un lavoro che ha consentito all'Assemblea di adempiere sollecitamente alla conversione di un decreto-legge di non poco conto.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

(2898) *Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero* (Approvato dalla Camera dei deputati)

(74) SILIQUINI ed altri. - *Nuove norme in tema di immigrazione degli stranieri extracomunitari*

(265) PETRUCCI ed altri. - *Disposizioni in materia di soggiorno dei cittadini stranieri extracomunitari nel territorio dello Stato*

(517) DE CORATO ed altri. - *Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio di Stato. Disposizioni in materia di asilo politico*

(521) DE CORATO ed altri. - *Modifiche ed integrazioni al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio dello Stato*

(1205) MANCONI ed altri. - *Disposizioni relative al soggiorno dei lavoratori stranieri nel territorio dello Stato*

(2119) MACERATINI ed altri. - *Modifica al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme in materia di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari*

(2295) MANCONI ed altri. - *Disposizioni relative ai cittadini stranieri non comunitari*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2898, già approvato dalla Camera dei deputati, e dei disegni di legge nn. 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295.

Riprendiamo l'esame degli articoli del disegno di legge n. 2898, nel testo approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame dell'articolo 11:

Art. 11.

(Espulsione amministrativa)

1. Per motivi di ordine pubblico o di sicurezza dello Stato, il Ministro dell'interno può disporre l'espulsione dello straniero anche non residente nel territorio dello Stato, dandone preventiva notizia al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.

2. L'espulsione è disposta dal prefetto quando lo straniero:

a) è entrato nel territorio dello Stato sottraendosi ai controlli di frontiera e non è stato respinto ai sensi dell'articolo 8;

b) si è trattenuto nel territorio dello Stato senza avere richiesto il permesso di soggiorno nel termine prescritto, salvo che il ritardo sia dipeso da forza maggiore, ovvero quando il permesso di soggiorno è stato revocato o annullato, ovvero è scaduto da più di sessanta giorni e non ne è stato chiesto il rinnovo;

c) appartiene a taluna delle categorie indicate nell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, come sostituito dall'articolo 2 della legge 3 agosto 1988, n. 327, o nell'articolo 1 della legge 31 maggio 1965, n. 575, come sostituito dall'articolo 13 della legge 13 settembre 1982, n. 646.

3. L'espulsione è disposta in ogni caso con decreto motivato. Quando lo straniero è sottoposto a procedimento penale, l'autorità giudiziaria rilascia nulla osta salvo che sussistano inderogabili esigenze processuali. Nel caso di arresto in flagranza, il giudice rilascia il nulla osta all'atto della convalida, salvo che applichi una misura detentiva ai sensi dell'articolo 391, comma 5, del codice di procedura penale. Se tale misura non è applicata o è cessata, il questore può adottare la misura di cui all'articolo 12, comma 1.

4. L'espulsione è eseguita dal questore con accompagnamento alla frontiera a mezzo della forza pubblica, quando lo straniero:

a) è espulso ai sensi del comma 1 o si è trattenuto indebitamente nel territorio dello Stato oltre il termine fissato con l'intimazione;

b) è espulso ai sensi del comma 2, lettera *c)*, e il prefetto rilevi, sulla base di circostanze obiettive, il concreto pericolo che lo straniero si sottragga all'esecuzione del provvedimento.

5. Si procede altresì all'accompagnamento alla frontiera a mezzo della forza pubblica dello straniero espulso ai sensi del comma 2, lettera *a)*, qualora quest'ultimo sia privo di valido documento attestante la sua identità e nazionalità e il prefetto rilevi, tenuto conto di circostanze obiettive riguardanti il suo inserimento sociale, familiare e lavorativo, un concreto pericolo che lo straniero medesimo si sottragga all'esecuzione del provvedimento.

6. Negli altri casi, l'espulsione contiene l'intimazione a lasciare il territorio dello Stato entro il termine di quindici giorni e ad osservare le prescrizioni per il viaggio e per la presentazione all'ufficio di polizia di frontiera. Quando l'espulsione è disposta ai sensi del comma 2, lettera *b)*, il questore può adottare la misura di cui all'articolo 12, comma 1, qualora il prefetto rilevi, tenuto conto di circostanze obiettive riguardanti l'inserimento sociale, familiare e lavorativo dello straniero, il concreto pericolo che quest'ultimo si sottragga all'esecuzione del provvedimento.

7. Il decreto di espulsione e il provvedimento di cui al comma 1 dell'articolo 12, nonché ogni altro atto concernente l'ingresso, il soggiorno e l'espulsione, sono comunicati all'interessato unitamente all'indicazione delle modalità di impugnazione e ad una traduzione in una lingua da lui conosciuta, ovvero, ove non sia possibile, in lingua francese, inglese o spagnola.

8. Avverso il decreto di espulsione può essere presentato unicamente ricorso al pretore, entro cinque giorni dalla comunicazione del decreto o del provvedimento. Il termine è di trenta giorni qualora l'espulsione sia eseguita con accompagnamento immediato.

9. Il ricorso è presentato al pretore del luogo di residenza o di dimora dello straniero. Nei casi di espulsione con accompagnamento immediato, semprechè sia disposta la misura di cui al comma 1 dell'articolo 12, provvede il pretore competente per la convalida di tale misura. Il pretore accoglie o rigetta il ricorso decidendo con unico provvedimento adottato, in ogni caso, entro dieci giorni dalla data di deposito del ricorso, sentito l'interessato, nei modi di cui agli articoli 737 e seguenti del codice di procedura civile.

10. Il ricorso di cui ai commi 8, 9 e 11 può essere sottoscritto anche personalmente. Nel caso di espulsione con accompagnamento immediato, il ricorso può essere presentato anche per il tramite della rappresentanza diplomatica o consolare italiana nello Stato di destinazione, entro trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento; in tali casi, il ricorso può essere sottoscritto anche personalmente dalla parte alla presenza dei funzionari delle rappresentanze diplomatiche o consolari, che provvedono a certificarne l'autenticità e ne curano l'inoltro all'autorità giudiziaria. Lo straniero è ammesso al gratuito patrocinio a spese dello Stato e, qualora sia sprovvisto di un difensore, è assistito da un difensore designato dal giudice nell'ambito dei soggetti iscritti nella tabella di cui all'articolo 29 delle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale, approvate con decreto legislativo 28 luglio 1989, n. 271, e successive modificazioni, nonchè, ove necessario, da un interprete.

11. Contro il decreto di espulsione emanato ai sensi del comma 1 è ammesso ricorso al tribunale amministrativo regionale del Lazio, sede di Roma.

12. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 17, lo straniero espulso è rinvitato allo Stato di appartenenza, ovvero, quando ciò non sia possibile, allo Stato di provenienza.

13. Lo straniero espulso non può rientrare nel territorio dello Stato senza una speciale autorizzazione del Ministro dell'interno; in caso di trasgressione, è punito con l'arresto da due mesi a sei mesi ed è nuovamente espulso con accompagnamento immediato.

14. Il divieto di cui al comma 13 opera per un periodo di cinque anni, salvo che il pretore o il tribunale amministrativo regionale, con il provvedimento che decide sul ricorso di cui ai commi 8 e 11, ne determinino diversamente la durata per un periodo non inferiore a tre anni, sulla base di motivi legittimi addotti dall'interessato e tenuto conto della complessiva condotta tenuta dall'interessato nel territorio dello Stato.

15. Le disposizioni di cui al comma 5 non si applicano allo straniero che dimostri sulla base di elementi obiettivi di essere giunto nel territorio dello Stato prima della data di entrata in vigore della presente legge. In tal caso, il questore può adottare la misura di cui all'articolo 12, comma 1.

16. L'onere derivante dal comma 10 del presente articolo è valutato in lire 4 miliardi per l'anno 1997 e in lire 8 miliardi annui a decorrere dall'anno 1998.

Restano da votare i seguenti emendamenti, nonchè ordini del giorno:

Al comma 13, sostituire le parole: «con l'arresto da due mesi a sei mesi», *con le altre:* «con la reclusione da due a quattro anni».

11.194 SILIQUINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Al comma 13, sostituire le parole: «con l'arresto da due a sei mesi», *con le seguenti:* «la reclusione da uno a quattro anni».

11.195 SILIQUINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Al comma 13, sostituire le parole: «da due mesi a sei mesi», *con le seguenti:* «da tre a nove mesi».

11.196 TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Dopo il comma 13, inserire il seguente:

«13-bis. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 12 della presente legge i ricorsi proposti contro i provvedimenti di espulsione non ne sospendono l'esecuzione».

11.197 SILIQUINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Dopo il comma 13, inserire il seguente:

«13-bis. Lo straniero che tenta di sottrarsi all'esecuzione del provvedimento di espulsione attuando un comportamento di resistenza volto ad ostacolare l'attuazione del provvedimento di espulsione è punito con la reclusione da due a quattro anni».

11.198 BONATESTA, SILIQUINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Dopo il comma 13, inserire il seguente:

«13-bis. Lo straniero che tenta di sottrarsi all'esecuzione del provvedimento di espulsione attuando un comportamento di resistenza volto ad ostacolare l'attuazione del provvedimento di espulsione è punito con la reclusione da due a quattro anni».

11.199 SILIQUINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Sopprimere il comma 14.

11.201

GUBERT

Sopprimere il comma 14.

11.202

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Al comma 14, sopprimere le parole da: «salvo che», fino alla fine del comma.

11.203

SILIQINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Al comma 14, sopprimere le parole: «o il tribunale amministrativo regionale».

11.204

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 15.

11.205

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Sopprimere il comma 15.

11.206

SILIQINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Sopprimere il comma 15.

11.207

GUBERT

Sopprimere il comma 15.

11.208

DENTAMARO, CALLEGARO, PORCARI

Sopprimere il comma 15.

11.209

BOSI

Al comma 15, sopprimere il primo periodo

11.210

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «che dimostri» aggiungere le seguenti: «entro 4 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

11.36

BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «che dimostri» aggiungere le seguenti: «entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge».

11.211

PASTORE, MAGGIORE, BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «che dimostri» aggiungere le seguenti: «entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

11.37

BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «che dimostri» aggiungere le seguenti: «entro 8 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

11.38

BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «che dimostri» aggiungere le seguenti: «entro dieci mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

11.39

BETTAMIO

Al comma 15, dopo le parole: «che dimostri» inserire le seguenti: «entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

11.40

BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «elementi obiettivi» aggiungere le seguenti: «, aventi data certa e sicuramente riferibili allo straniero,».

11.212

PASTORE, MAGGIORE, BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «elementi obiettivi» aggiungere le seguenti: «e riscontrabili».

11.41

BETTAMIO

Al comma 15, primo periodo, dopo le parole: «di essere giunto» aggiungere le seguenti: «e di aver soggiornato sul».

11.42

BETTAMIO

Al comma 15, sopprimere il secondo periodo.

11.213

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Al comma 15, secondo periodo, dopo le parole: «il questore» aggiungere le seguenti: «dispone l'accertamento della posizione in cui si trova lo straniero, eventualmente adottando».

Conseguentemente, sopprimere le parole: «può adottare».

11.214

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Al comma 15, secondo periodo, sostituire le parole: «può adottare» con la parola: «adotta».

11.215

PASTORE, MAGGIORE, BETTAMIO

Sopprimere il comma 16.

11.216

TABLADINI, SPERONI, TIRELLI, PERUZZOTTI

Al comma 16, sostituire le parole: «quattro miliardi» con le seguenti: «un miliardo» e le parole: «otto miliardi» con le seguenti: «due miliardi».

11.217

SILIQINI, MACERATINI, PASQUALI, MAGNALBÒ, LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS, MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Il Senato,

premessi che:

nell'articolo 11, comma 5, si prevede molto opportunamente che il pericolo che lo straniero si sottragga all'esecuzione del provvedimento sia valutato tenendo conto di circostanze obiettive riguardanti l'inserimento sociale, familiare e lavorativo del soggetto. Una tale valutazione accenna ad una linea di politica legislativa meritevole di essere sviluppata, in quanto ispirata al criterio che, in questa come in altra materia, misure coercitive e drastiche si giustificano nella misura in cui valgano a contrastare situazioni di pericolo o comunque di pregiudizio per l'ordinata convivenza. L'inserimento dello straniero è indice, non solo

dell'assenza del pericolo che lo stesso si renda irreperibile ma, anche dell'assenza di qualsivoglia pericolo o pregiudizio per la civile convivenza derivante dalla presenza del soggetto sul territorio nazionale, pregiudizio che – al contrario – potrebbe nascere proprio per effetto della misura, sì che appare ragionevole utilizzare il suddetto criterio anche come parametro del provvedimento espulsivo;

costituisce un diritto fondamentale, tutelato dalla Costituzione italiana (articolo 24), dalla Convenzione europea dei diritti dell'uomo (articolo 6) e dalla Dichiarazione universale dei diritti umani (articolo 10), la garanzia, per ogni persona, di ottenere, da un giudice indipendente e imparziale, una pronuncia sulla controversia della quale la stessa sia parte;

tale diritto implica che la garanzia sia effettiva, e cioè tale da assicurare concretamente, in caso di pronuncia favorevole del giudice, il bene della vita per la cui tutela la persona ha agito;

la garanzia giudiziaria comprende altresì il diritto di difesa, in vista del quale la legge deve assicurare ai non abbienti, con appositi istituti, i mezzi necessari senza distinzione di sesso, razza, nazionalità, lingua o religione (articoli 3, comma 1, e 24, comma 2, della Costituzione);

il disegno di legge n. 2898 assicura allo straniero la garanzia giudiziaria nei confronti dei provvedimenti di espulsione amministrativa adottati a suo carico e prevede altresì che, nelle ipotesi di cui ai commi 8, 9 e 10 dell'articolo 11, lo straniero sia ammesso al gratuito patrocinio previsto dalla legislazione italiana;

tuttavia, in una serie di casi previsti dallo stesso articolo 11, il provvedimento di espulsione amministrativa è immediatamente eseguito con accompagnamento dello straniero alla frontiera e, di conseguenza, la garanzia giudiziaria è di fatto accordata solo a provvedimento eseguito, mediante presentazione del ricorso alle autorità diplomatiche o consolari italiane dello stato di destinazione. Ciò vanifica, di fatto, l'effettività della garanzia poichè il bene della vita cui il ricorso giudiziario tende – e cioè la mancata esecuzione dell'espulsione nell'ipotesi che le ragioni di fatto o di diritto poste a base del relativo provvedimento si rivelino insussistenti – risulterà inevitabilmente pregiudicato, anche nelle ipotesi di fondatezza del ricorso, dall'avvenuta esecuzione del provvedimento. Inoltre, già lo stesso esame del ricorso, in tali casi, avverrà senza che il ricorrente abbia potuto esporre le proprie ragioni in contraddittorio con l'amministrazione, e la stessa ammissione al gratuito patrocinio risulterà frustrata dall'impossibilità pratica di comunicare col difensore per lo straniero che si troverà in un paese molto distante dall'Italia.

Infine, anche la previsione del gratuito patrocinio, contenuta nell'ultima parte del comma 10 dell'articolo 11, può ingenerare il dubbio che l'istituto sia applicabile solo nelle ipotesi di ricorso disciplinate dai commi 8, 9 e 11 dello stesso articolo e non anche in tutti gli altri casi in cui lo straniero debba esercitare il proprio diritto di difesa dinanzi ad un giudice.

Tutto ciò premesso, impegna il Governo

ad apportare, in sede di esercizio della delega di cui all'articolo 47, comma 2 del disegno di legge, previa verifica del concreto funzionamento dell'istituto, le correzioni necessarie a far sì che:

a) in caso di espulsione con accompagnamento immediato, il ricorso possa essere presentato anche verbalmente agli agenti incaricati dell'esecuzione del provvedimento, i quali ne trasmetteranno immediatamente il relativo processo verbale al giudice affidando lo straniero al Centro di cui all'articolo 12, comma 1;

b) a coordinare con tale previsione la disciplina dettata dal predetto articolo 12, comma 1;

c) a modificare la formulazione del terzo periodo del comma 10 dell'articolo 11 nel senso che il gratuito patrocinio è accordato allo straniero nei casi di cui allo stesso articolo 11 ed in ogni altro caso alle medesime condizioni previste per il cittadino.

9.2898.10.

LA COMMISSIONE

Il Senato,

premessi che:

nell'articolo 11, comma 5, si prevede molto opportunamente che il pericolo che lo straniero si sottragga all'esecuzione del provvedimento sia valutato tenendo conto di circostanze obiettive riguardanti l'inserimento sociale, familiare e lavorativo del soggetto. Una tale valutazione accenna ad una linea di politica legislativa meritevole di essere sviluppata, in quanto ispirata al criterio che, in questa come in ogni altra materia, misure coercitive e drastiche si giustificano nella misura in cui valgano a contrastare situazioni di pericolo o comunque di pregiudizio per l'ordinata convivenza. L'inserimento dello straniero è indice, non solo dell'assenza del pericolo che lo stesso si renda irreperibile ma, anche dell'assenza di qualsivoglia pericolo o pregiudizio per la civile convivenza derivante dalla presenza del soggetto sul territorio nazionale, pregiudizio che – al contrario – potrebbe nascere proprio per effetto della misura, sì che appare ragionevole utilizzare il suddetto criterio anche come parametro del provvedimento espulsivo;

Tutto ciò premesso, impegna il Governo

a prevedere, in sede di esercizio della delega o del potere regolamentare, misure alternative all'espulsione, qualora non ricorrendo alcuna delle ipotesi di cui al comma 1, al comma 2 lettera c), al comma 4 lettera a), risulti accertato l'inserimento sociale, familiare o lavorativo dello straniero ovvero lo straniero possa ottenere garanzie equivalenti a quelle previste all'articolo 21, comma 1.

9.2898.109.

SENESE, RUSSO, FASSONE

Il Senato,

all'articolo 11, comma 7, in materia di comunicazioni relative all'ingresso, al soggiorno e all'espulsione all'interessato anche ai fini dell'impugnativa;

all'articolo 29, comma 3, in materia di autorizzazioni del tribunale dei minorenni;

all'articolo 8, comma 4, in materia di asilo e protezione temporanea;

agli articoli 8, comma 5, e 9, comma 5, in materia di assistenza e di servizi di accoglienza alla frontiera per informazioni e assistenza per gli stranieri, al fine che sia fatto il possibile per evitare:

a) che lo straniero per effetto del respingimento, sia esposto a persecuzione; rischi per la vita, l'incolumità o la sicurezza personale;

b) l'abbandono da parte del respinto di familiari minorenni in Italia in attesa di decisione del giudice dei minorenni o ammalati;

impegna il Governo,

con l'adozione delle norme e dei regolamenti attuativi, affinché nel rispetto del funzionamento dell'istituto del respingimento, siano definite modalità e criteri di autorizzazione volti a far sì che sia consentito l'accesso autorizzato ai servizi di accoglienza alla frontiera agli organismi e alle associazioni che si dedicano alla tutela dei diritti dell'uomo affinché possano concorrere ai servizi di informazione e assistenza.

9.2898.5.

LA COMMISSIONE

Il Senato,

nell'esame del disegno di legge n. 2898,

impegna il Governo

a tener conto delle sottoindicate esigenze:

emanazione di tempestivi provvedimenti, nel momento in cui l'istituzione del giudice unico avrà effettiva attuazione, finalizzati alla rapida trasmissione degli atti relativi ai ricorsi già presentati al pretore, ma non ancora definiti, all'autorità giudiziaria competente;

valutazione dell'opportunità di estendere anche agli altri tribunali amministrativi, oltre quello del Lazio, le competenze per i ricorsi avverso il decreto di espulsione emanato ai sensi del comma 1 dell'articolo 11 nei casi in cui vi sia richiesta espressa del ricorrente e ricorrano motivati impedimenti ad adire il detto tribunale;

al comma 12 dell'articolo 11 per «Stato di appartenenza» al quale lo straniero espulso è rinviato si intende lo Stato del quale è cittadino ed è opportuno considerare lo Stato di provenienza come quello dal quale inizialmente proviene;

nell'adozione della misura di cui al comma 1 dell'articolo 12, nel caso in cui lo straniero fornisca la prova obiettiva di essere giunto nel territorio dello Stato prima dell'entrata in vigore della presente leg-

ge, è necessario tener conto della ricorrenza di motivi di ordine pubblico o sicurezza dello Stato in assenza dei quali può diventare inutilmente sanzionatorio il trattenere il medesimo straniero presso il centro di permanenza temporanea;

nel caso di misure di vigilanza adottate dal Questore con l'ausilio della forza pubblica, affinché lo straniero non si allontani dal centro, è necessario provvedere a ripristinare senza ritardo tale misura nel caso di sua violazione, evitando lesioni della libertà personale, con violazione dell'articolo 13 della Costituzione, e la «vigilanza» non assuma forme assimilabili alla detenzione.

9.2898.107.

LUBRANO DI RICCO

Il Senato

nel corso dell'esame del disegno di legge n. 2898 afferente la «Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero»

constatato:

che il comma 10 dell'articolo 11, nel disporre l'ammissione dello straniero al gratuito patrocinio, utilizza una formulazione che rischia di dilatare i confini della norma vigente, consentendo l'accesso a tale beneficio anche di soggetti non aventi le caratteristiche limitative di cui all'articolo 98 del codice di procedura penale (patronico dei non abbienti),

impegna il Governo:

ad attuare il contenuto del comma 10 dell'articolo 11 della legge in discussione nel puntuale rispetto delle previsioni e delle prescrizioni del richiamato articolo 98 del codice di procedura penale.

9.2898.311. (già 11.187) (p. 121)

SILIQINI, PASQUALI, MAGNALBÒ,
LISI, BONATESTA, FLORINO, MULAS,
MAGGI, DE CORATO, SPECCHIA

Il Senato

in sede di discussione della nuova legge sull'immigrazione, ed in particolare dell'articolo 11, comma 10,

il Senato,

impegna il Governo a interpretare la norma relativa all'accesso al gratuito patrocinio come ammissione allo stesso a condizioni non diverse da quelle riservate al cittadino italiano.

9.2898.451. (già em. 11.188) (p. 121)

GUBERT

Il Senato,

premesso che

l'articolo 11, comma 15, del disegno di legge introduce un regime privilegiato per lo straniero soggiornante in Italia prima dell'entrata in vigore della legge;

appare opportuno, data la natura eccezionale della norma, che della stessa venga data un'interpretazione ed un'applicazione rigorosa;

considerato che sia la sua applicazione amministrativa, sia la sua riformulazione in sede di redazione dei decreti delegati di cui all'articolo 47 del disegno di legge, possono essere guidati da un voto parlamentare di indirizzo;

impegna il Governo

a seguire nell'applicazione della norma in esame i seguenti indirizzi:

che gli elementi obiettivi che comprovino la presenza in Italia siano soggetti a riscontro, abbiano data certa e siano indubbiamente riferibili allo straniero che intende avvalersene;

che presupposto per l'applicazione della norma sia anche il soggiorno per un pari periodo di tempo, in modo continuato ed ininterrotto, dello straniero;

che il termine «può adottare» di cui al secondo periodo del comma 15 va inteso come conferimento di potere-dovere e non di semplice «facoltà», escludendosi quindi l'adozione di altri provvedimenti meno rigorosi di quelli previsti dal successivo articolo 12.

9.2898.11. (Testo corretto) (p. 132)

LA COMMISSIONE

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.194.

Verifica del numero legale

SPERONI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

**Ripresa della discussione dei disegni di legge
nn. 2898, 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295**

PRESIDENTE. Metto al voti l'emendamento 11.194, presentato dalla senatrice Siliquini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.195.

PERUZZOTTI. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Peruzzotti, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 11.195, presentato dalla senatrice Siliquini e da altri senatori. Invito i colleghi che hanno richiesto la votazione qualificata a non far mancare il sostegno, mediante procedimento elettronico, alla richiesta.

(Proteste della senatrice Barbieri la quale rileva che, al momento della conclusione delle operazioni di verifica dell'appoggio da parte del prescritto numero di senatori, il numero dei richiedenti che compare sul tabellone elettronico è insufficiente).

Senatrice Barbieri, le faccio presente che il tabulato indica un numero sufficiente di richiedenti.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	141
Senatori votanti	128
Maggioranza	65
Favorevoli	1
Contrari	126
Astenuti	1

Il Senato non approva.

**Ripresa della discussione dei disegni di legge
nn. 2898, 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.196.

SPERONI. Chiedo, a nome del prescritto numero di senatori, la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Speroni, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

Se i colleghi non mantengono inserita la tessera per far risultare appoggiata la richiesta di votazione qualificata, la prossima volta dichiarerò l'inesistenza del *quorum* e procederemo alla votazione per alzata di mano.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 11.196, presentato dal senatore Tabladini e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	145
Senatori votanti	131
Maggioranza	66
Favorevoli	3
Contrari	127
Astenuti	1

Il Senato non approva.

**Ripresa della discussione dei disegni di legge
nn. 2898, 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.197.

PERUZZOTTI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta non risulta appoggiata).

Metto ai voti l'emendamento 11.197, presentato dalla senatrice Siliquini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.198, identico all'emendamento 11.199 *(Il senatore Peruzzotti discute con alcuni senatori del proprio Gruppo)*. Senatore Peruzzotti, non si faccia disubbidire...

Verifica del numero legale

SPERONI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

**Ripresa della discussione dei disegni di legge
nn. 2898, 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295**

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 11.198, presentato dal senatore Bonatesta e da altri senatori, identico all'emendamento 11.199, presentato dalla senatrice Siliquini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.201, identico all'emendamento 11.202.

SPERONI. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Speroni, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta non risulta appoggiata).

Metto ai voti l'emendamento 11.201, presentato dal senatore Gubert, identico all'emendamento 11.202, presentato dal senatore Tabladini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.203.

Verifica del numero legale

SPERONI. Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

**Ripresa della discussione dei disegni di legge
nn. 2898, 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295**

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 11.203, presentato dalla senatrice Siliquini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.204.

PERUZZOTTI. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Peruzzotti, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 11.204, presentato dal senatore Tabladini e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	143
Senatori votanti	135
Maggioranza	68
Favorevoli	8
Contrari	125
Astenuti	2

Il Senato non approva.

**Ripresa della discussione dei disegni di legge
nn. 2898, 74, 265, 517, 521, 1205, 2119 e 2295**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.205, identico agli emendamenti 11.206, 11.207, 11.208 e 11.209.

PASTORE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE. Signor Presidente, per rompere la monotonia della seduta, spenderò due parole su questo comma 15, che ritengo sia di fondamentale importanza nell'economia di tutto il sistema delle espulsioni. Ne ho già parlato in sede di illustrazione degli emendamenti, ma credo che in dichiarazione di voto occorra sottolineare che questo comma non solo introduce una pericolosa sanatoria per coloro che siano entrati clandestinamente nel nostro territorio, ma costituisce anche un elemento fortemente negativo in un sistema che cerca di rimediare alle deficienze della legge Martelli.

Voglio far presente che il comma 15 stabilisce che lo straniero entrato nel territorio nazionale prima della data di entrata in vigore della presente legge (e questa legge non è ancora entrata in vigore) può evitare il provvedimento di espulsione. Orbene, si tratta di stranieri – come recita il comma 5 dello stesso articolo 11 – che potrebbero essere espulsi immediatamente purchè il prefetto rilevi elementi particolari, cioè «un concreto pericolo che lo straniero medesimo si sottragga all'esecuzione del provvedimento». Quindi – ripeto – si tratta di soggetti che normalmente dovrebbero essere espulsi per il timore che possano sottrarsi al provvedimento di espulsione, ai quali però viene consentito di rimanere in Italia.

A complicare e a rendere più pericolosa la situazione vi è la formula adottata nella seconda parte del comma 15, laddove si stabilisce che il questore può semplicemente adottare provvedimenti che trattengano lo straniero in centri di permanenza temporanea e assistenza, ma non è obbligato a farlo; pertanto, questi soggetti – che ancora oggi possono entrare nel territorio dello Stato in modo abusivo, e pur tuttavia sono riconosciuti tali da poter essere sottratti al provvedimento – non sono neanche obbligati a restare nei centri di accoglienza e possono liberamente circolare sul territorio nazionale. Ritengo che tale norma sia realmente destabilizzante per l'intero sistema.

Gli emendamenti presentati mirano, alcuni, a sopprimere il comma 15 e, altri, a rendere la norma meno odiosa di quanto possa apparire alla lettura della stessa. (*Applausi dal Gruppo Forza Italia*).

SILIQVINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SILIQUINI. Signor Presidente, consenta anche a me di esprimere una parola sulla richiesta di soppressione del comma 15 dell'articolo 11. Si tratta di una norma che, come un imbuto, consente un ingresso e una permanenza sul suolo italiano di persone che, secondo le intenzioni dichiarate dal Governo, avrebbero dovuto trovare una rapida e veloce espulsione perchè in stato di clandestinità.

Non si potrà dire di aver voluto e realizzato una legge seria e rigorosa finchè tale normativa – come lo sarà tra breve – verrà approvata da una maggioranza che non si rende conto che attraverso questa strettoia tutta la volontà che pure è emersa nelle varie relazioni e dichiarazioni rese da parte del Governo viene ad essere svuotata.

Con il comma 15 si elimina ogni possibilità di deterrenza in ordine alla trasgressione e alla clandestinità. Ritengo veramente grave che, laddove un Governo affermi di voler dare certezza, legalità e rigorosità al paese, poi si introduca come ultimo comma la possibilità di permanenza per tutti coloro che sono sul nostro territorio pur avendo violato la legge italiana. *(Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale).*

NOVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* NOVI. Signor Presidente, intervengo per annunciare di voler aggiungere la mia firma agli emendamenti in votazione e anche per richiamare l'attenzione dei colleghi – come ha già fatto precedentemente la senatrice Siliquini – sul fatto che il comma 15 dell'articolo 11 è di una gravità inaudita: se il Parlamento lo approverà, probabilmente ci renderemo conto successivamente delle conseguenze destabilizzanti per tutti, cari colleghi, che esso provocherà nel paese; infatti, nel momento in cui apriamo la rete di protezione all'immigrazione selvaggia, pagheremo tutti quanti la destabilizzazione che ne seguirà.

PERUZZOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERUZZOTTI. Signor Presidente chiedo di apporre la mia firma, unitamente a quella del senatore Jacchia, agli emendamenti in esame.

Chiedo, altresì, la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, di tali emendamenti.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Peruz-

zotti, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 11.205, presentato dal senatore Tabladini e da altri senatori, identico agli emendamenti 11.206, presentato dalla senatrice Siliquini e da altri senatori, 11.207, presentato dal senatore Gubert, 11.208, presentato dalla senatrice Dentamaro e da altri senatori e 11.209, presentato dal senatore Bosi.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non è in numero legale.

Appreziate le circostanze, tolgo la seduta e rinvio il seguito della discussione dei disegni di legge alla prossima seduta.

Mozioni e interrogazioni, annunzio

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

DIANA Lino, *segretario, dà annunzio delle mozioni e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 12 febbraio 1998

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica giovedì 12 febbraio 1998, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Elezione di quattro componenti l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni *(Voto con il sistema delle urne aperte).*

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero (2898) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

– SILIQUINI ed altri. – Nuove norme in tema di immigrazione degli stranieri extracomunitari (74).

– PETRUCCI ed altri. – Disposizioni in materia di soggiorno dei cittadini stranieri extracomunitari nel territorio dello Stato (265).

– DE CORATO ed altri. – Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio di Stato. Disposizioni in materia di asilo politico (517).

– DE CORATO ed altri. – Modifiche ed integrazioni al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio dello Stato (521).

– MANCONI ed altri. – Disposizioni relative al soggiorno dei lavoratori stranieri nel territorio dello Stato (1205).

– MACERATINI ed altri. – Modifica al decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 39, recante norme in materia di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari (2119).

– MANCONI ed altri. – Disposizioni relative ai cittadini stranieri non comunitari (2295).

III. Discussione dei disegni di legge:

1. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – Deputati TREMAGLIA ed altri. – Modifica all'articolo 48 della Costituzione per consentire l'esercizio del diritto di voto degli italiani all'estero (2509) (*Approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati*).

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – LAURICELLA ed altri. – Modifiche agli articoli 48, 56 e 57 della Costituzione in materia di esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani residenti all'estero (1171) (*Prima deliberazione del Senato*) (*Voto con la presenza del numero legale*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 13 gennaio 1998, n. 1, recante disposizioni urgenti in materia di cooperazione tra Italia e Albania nel settore della difesa, nonchè proroga della perma-

nenza di contingenti militari italiani in Bosnia-Erzegovina (2997)
(*Relazione orale*).

IV. Discussione delle mozioni nn. 167, 171, 172 e 173 sull'olio
d'oliva.

La seduta è tolta (*ore 19,05*).

Allegato alla seduta n. 316

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE			RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo	OGGETTO	Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
1	NOM.	Disegno di legge n.2898. Emendamento 11.195 (Siliquini e al-tri).	141	128	001	001	126	065	RESP.
2	NOM.	Disegno di legge n.2898. Emendamento 11.196 (Tabladini e al-tri).	145	131	001	003	127	066	RESP.
3	NOM.	Disegno di legge n.2898. Emendamento 11.204 (Tabladini e al-tri).	143	135	002	008	125	068	RESP.

F = Voto favorevole (in votazione palese)

C = Voto contrario (in votazione palese)

V = Partecipazione al voto (in votazione segreta)

A = Astensione

M = Senatore in congedo o missione

P = Presidente di turno

R = Richiedente la votazione e non votante

- Le votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

- Ogni singolo elenco contiene fino a 22 votazioni

- Agli elenchi e' premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto il risultato, l'esito di ogni singola votazione

Seduta N. 0316 del 11-02-1998 Pagina 1

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
AGNELLI GIOVANNI	M	M	M
AGOSTINI GERARDO	C	C	C
ALBERTINI RENATO	C	C	
ANDREOLLI TARCISIO	C	C	C
ANDREOTTI GIULIO	C	C	C
ANGIUS GAVINO	M	M	M
BARBIERI SILVIA	C	C	C
BARRILE DOMENICO	C	C	C
BASSANINI FRANCO	M	M	M
BATTAFFARANO GIOVANNI VITTORIO	C	C	C
BATTAGLIA ANTONIO		R	
BEDIN TINO	C	C	C
BERNASCONI ANNA MARIA	C	C	C
BERTONI RAFFAELE	C	C	C
BESOSTRI FELICE CARLO	C	C	C
BESSO CORDERO LIVIO	C	C	C
BETTONI BRANDANI MONICA	M	M	M
BISCARDI LUIGI	C	C	C
BO CARLO	M	M	M
BOBBIO NORBERTO	M	M	M
BOCO STEFANO	C	C	C
BONAVITA MASSIMO	C	C	C
BONFIETTI DARIA	C	C	C
BORTOLOTTO FRANCESCO	C	C	C
BRIENZA GIUSEPPE	A	C	
BRIGNONE GUIDO	R	R	F
BRUNO GANERI ANTONELLA	C	C	C
BRUTTI MASSIMO	M	M	M
BUCCIARELLI ANNA MARIA	C	C	C
CABRAS ANTONIO	C	C	C
CADDEO ROSSANO	C	C	C
CALVI GUIDO	C	C	C

Seduta N. 0316 del 11-02-1998 Pagina 2

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
CAMERINI FULVIO	C	C	C
CAPALDI ANTONIO	C	C	C
CAPONI LEONARDO	C	C	C
CARELLA FRANCESCO	C	C	C
CARPI UMBERTO	M	M	M
CARPINELLI CARLO	C	C	C
CASTELLANI CARLA		R	
CASTELLANI PIERLUIGI	C	C	C
CASTELLI ROBERTO			R
CAZZARO BRUNO	C	C	C
CECCHI GORI VITTORIO	M	M	M
CENTARO ROBERTO	M	M	M
CIONI GRAZIANO	C	C	C
CIRAMI MELCHIORRE	M	M	M
CO' FAUSTO	C	C	C
COLLA ADRIANO	R	R	F
CONTE ANTONIO	C	C	C
CORRAO LUDOVICO	C	C	C
CORTELLONI AUGUSTO	C	C	C
CORTIANA FIORELLO	C	C	C
COVIELLO ROMUALDO			C
CRESCENZIO MARIO	C	C	C
CURTO EUPREPIO	M	M	M
D'ALESSANDRO PRISCO FRANCA	C	C	C
D'ONOFRIO FRANCESCO	M	M	M
D'URSO MARIO	C	C	C
DANIELE GALDI MARIA GRAZIA	C	C	C
DE CAROLIS STELIO	C	F	
DE GUIDI GUIDO CESARE	C	C	C
DE LUCA ATHOS	C	C	C
DE LUCA MICHELE	C	C	C
DE MARTINO FRANCESCO	M	M	M

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
DE MARTINO GUIDO	C	C	C
DE ZULUETA TANA	C	C	C
DEBENEDETTI FRANCO	C	C	C
DEL TURCO OTTAVIANO	M	M	M
DENTAMARO IDA	M	M	M
DI ORIO FERDINANDO	C	C	C
DI PIETRO ANTONIO	M	M	M
DIANA LINO	C	C	C
DIANA LORENZO	C	C	C
DOLAZZA MASSIMO			R
DONDEYNAZ GUIDO	M	M	M
DONISE EUGENIO MARIO	C	C	C
DUVA ANTONIO	M	M	M
ELIA LEOPOLDO	M	M	M
ERROI BRUNO	C	C	C
FALOMI ANTONIO	C	C	C
FANFANI AMINTORE	M	M	M
FASSONE ELVIO	C	C	C
FERRANTE GIOVANNI	C	C	C
FIGURELLI MICHELE	M	M	M
FIORILLO BIANCA MARIA	C	C	C
FIRRARELLO GIUSEPPE	M	M	M
FOLLIERI LUIGI	C	C	C
FUMAGALLI CARULLI OMBRETTA	C	C	C
FUSILLO NICOLA	C	C	C
GAMBINI SERGIO	C	C	C
GASPERINI LUCIANO	R	R	
GIARETTA PAOLO	C	C	C
GIORGIANNI ANGELO	M	M	M
GIOVANELLI FAUSTO	C	C	C
GRUOSSO VITO	C	C	C
GUALTIERI LIBERO	C	C	C

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
GUERZONI LUCIANO		C	C
IULIANO GIOVANNI	C	C	C
LARIZZA ROCCO	C	C	C
LAURIA MICHELE	M	M	M
LAURICELLA ANGELO	M	M	M
LEONE GIOVANNI	M	M	M
LO CURZIO GIUSEPPE	C	C	C
LOIERO AGAZIO	M	M	M
LOMBARDI SATRIANI LUIGI MARIA	C	C	C
LORENZI LUCIANO	R	R	F
LORETO ROCCO VITO	C	C	C
LUBRANO DI RICCO GIOVANNI	C	C	C
MACONI LORIS GIUSEPPE	C	C	C
MANARA ELIA	M	M	M
MANCINO NICOLA	P	P	P
MANZI LUCIANO	M	M	M
MARCHETTI FAUSTO	C	C	C
MARINI CESARE	C	C	C
MARINO LUIGI	C	C	C
MASULLO ALDO	C	C	C
MAZZUCA POGGIOLINI CARLA	C	C	C
MEDURI RENATO			R
MELE GIORGIO	C	C	C
MELONI FRANCO COSTANTINO	C	C	C
MICELE SILVANO	C	C	C
MIGNONE VALERIO	C	C	C
MIGONE GIAN GIACOMO	C	C	C
MILIO PIETRO	M	M	M
MONTAGNA TULLIO	C	C	C
MONTAGNINO ANTONIO MICHELE	C	C	C
MONTICONE ALBERTO	C	C	C
MORO FRANCESCO	R	R	F

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
MUNDI VITTORIO	C	C	C
MURINEDDU GIOVANNI PIETRO	C	C	C
NIEDDU GIANNI	C	C	C
NOVI EMIDDIO		R	
OCCHIPINTI MARIO	C	C	C
OSSICINI ADRIANO	C	C	C
PALUMBO ANIELLO	M	M	M
PAPINI ANDREA	C	C	C
PAPPALARDO FERDINANDO	C	C	C
PARDINI ALESSANDRO	C	C	C
PAROLA VITTORIO	C	C	C
PASQUALI ADRIANA		F	F
PASQUINI GIANCARLO	C	C	C
PASSIGLI STEFANO	C	C	C
PELELLA ENRICO	C	C	C
PELLEGRINO GIOVANNI	C	C	
PELLICINI PIERO			F
PERUZZOTTI LUIGI	R	R	R
PETRUCCI PATRIZIO	C	C	C
PETRUCCIOLI CLAUDIO	C	C	C
PETTINATO ROSARIO	M	M	M
PIATTI GIANCARLO	C	C	C
PIERONI MAURIZIO	M	M	M
PILONI ORNELLA	C	C	C
PINTO MICHELE	M	M	M
POLIDORO GIOVANNI	C	C	C
PREDA ALDO	C	C	C
PREIONI MARCO	R	R	R
RESCAGLIO ANGELO	C	C	C
RIGO MARIO	C	C	C
RIPAMONTI NATALE	C	C	C
ROBOL ALBERTO	C	C	C

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
ROCCHI CARLA	C	C	C
ROGNONI CARLO	C	C	C
RONCHI EDOARDO (EDO)	M	M	M
ROSSI SERGIO	R	A	A
RUSSO GIOVANNI	C	C	C
SALVATO ERSILIA	M	M	M
SALVI CESARE	M	M	M
SARACCO GIOVANNI	C	C	C
SARTO GIORGIO	C	C	C
SARTORI MARIA ANTONIETTA	C	C	C
SCIVOLETTO CONCETTO	C	C	C
SEMEZZATO STEFANO	C	C	C
SENESE SALVATORE	C	C	C
SILIQVINI MARIA GRAZIA	F		F
SMURAGLIA CARLO	C	C	C
SPERONI FRANCESCO ENRICO	R	F	F
SQUARCIALUPI VERA LILIANA	M	M	M
STANISCIÀ ANGELO	C	C	C
TABLADINI FRANCESCO	R	R	A
TAPPARO GIANCARLO	C	C	C
TAVIANI EMILIO PAOLO	M	M	M
TOIA PATRIZIA	M	M	M
UCCHIELLI PALMIRO	C	C	C
VALIANI LEO	M	M	M
VALLETTA ANTONINO	C	C	C
VEDOVATO SERGIO	C	C	C
VELTRI MASSIMO	C	C	C
VERALDI DONATO TOMMASO	C	C	C
VIGEVANI FAUSTO	M	M	M
VILLONE MASSIMO	M	M	M
VISENTIN ROBERTO	R	R	R
VISERTA COSTANTINI BRUNO	M	M	M

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 3		
	01	02	03
VIVIANI LUIGI	M	M	M
VOLCI DEMETRIO	C	C	C
WILDE MASSIMO	R	R	R
ZECCHINO ORTENSIO	C	C	C
ZILIO GIANCARLO	C	C	C

Commissioni permanenti, presentazione di proposte

In data 10 febbraio 1998, la 11^a Commissione permanente (Lavoro e previdenza sociale), ha presentato, ai sensi dell'articolo 50, comma 1, del Regolamento, una proposta sulla attuazione delle norme in materia di previdenza complementare per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni (*Doc. XVI, n. 3*).

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio ai sensi dell'articolo 96 della Costituzione, trasmissione e deferimento

Con lettera del 29 gennaio 1998 la Procura della Repubblica presso il tribunale di Roma ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge costituzionale 16 gennaio 1989, n. 1, gli atti di un procedimento penale nei confronti del signor Giorgio Santuz, nella sua qualità di Ministro dei trasporti *pro tempore*, con la richiesta di autorizzazione a procedere in giudizio ai sensi dell'articolo 96 della Costituzione, formulata nella relazione del Collegio per i reati ministeriali presso il tribunale di Roma, per i reati ivi citati (*Doc. IV-bis, n. 24*).

In data 5 febbraio 1998 tali atti sono stati inviati alla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, ai sensi dell'articolo 9, comma 1, della citata legge costituzionale e dell'articolo 135-bis, comma 1, del Regolamento.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di coproduzione cinematografica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Canada, con allegato, fatto a Roma il 13 novembre 1997» (3058).

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

FUSILLO. – «Norme per l'incentivazione al restauro ed al recupero dei "trulli" di Alberobello e del comprensorio dei trulli» (3059);

PALOMBO e PELLICINI. – «Disposizioni in materia di assetto dell'Arma dei carabinieri, di reclutamento nel Corpo della Guardia di finanza e di coordinamento delle Forze di polizia» (3060);

FIORILLO, FUMAGALLI CARULLI, DI BENEDETTO, MAZZUCA POGGIOLINI, BRUNI, MANIS, MUNDI, RIGO, BESSO CORDERO, DE CAROLIS, IULIANO e MARINI. – «Norme in materia di collaborazione ai coltivatori diretti per la raccolta di prodotti agricoli» (3061).

Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede referente:

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

«Remunerazione dei costi relativi alla trasmissione radiofonica dei lavori parlamentari effettuata dal Centro di produzione S.p.A.» (3053), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha approvato il disegno di legge: «Disposizioni per la semplificazione e la razionalizzazione del sistema tributario, nonchè per il funzionamento dell'Amministrazione finanziaria» (2524).

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del professor Raffaele Cercola a Presidente dell'Ente autonomo Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo (n. 60).

Ai sensi dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 10ª Commissione permanente.

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del dottor Alfredo Roma a Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) (n. 61).

Ai sensi dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 8ª Commissione permanente.

Governo, trasmissione di documenti

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 6 febbraio 1998, ha trasmesso, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, punto *f*), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria della Commissione stessa del 15 gennaio 1998.

Il suddetto verbale sarà trasmesso alla 11ª Commissione permanente e, d'intesa col Presidente della Camera dei deputati, sarà portato a conoscenza del Governo. Dello stesso sarà assicurata divulgazione tramite i mezzi di comunicazione.

Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, trasmissione di documenti

Il Presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL), con lettera in data 27 gennaio 1998, ha trasmesso il testo di osservazioni e proposte su: «Gli strumenti per una nuova politica del comparto delle abitazioni in locazione», discusso ed approvato da quel Consesso nella seduta del 21 gennaio 1998.

Detta documentazione sarà inviata alla 2ª, all'8ª e alla 13ª Commissione permanente.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

I senatori Bettamio, Maggiore e Veraldi hanno aggiunto la loro firma all'interrogazione 3-01568, del senatore Cortelloni.

Mozioni

CORTIANA, PIERONI, MANCONI, RIPAMONTI, SEMENZATO, CARELLA, BORTOLOTTI, DE LUCA Athos, PETTINATO, SARTO, BOCO, LUBRANO di RICCO, PARDINI, MONTAGNINO, LO CURZIO, MONTAGNA, MANZI, RUSSO SPENA, SALVATO, GUBERT, D'ALESSANDRO PRISCO, SARACCO, FOLLONI, SQUARCIALUPI, SPERONI, BESOSTRI, VALENTINO, DE ZULUETA, MAZZUCA POGGIOLINI, PINGGERA. – Il Senato, premesso:

che il 27 novembre 1997 il Consiglio dei ministri economici dell'Unione europea ha approvato la proposta di direttiva sul riconoscimento dei diritti di proprietà intellettuale su organismi viventi manipolati geneticamente a fini di sfruttamento commerciale;

che, attraverso il suo rappresentante, l'Italia ha espresso un voto di astensione, dopo aver sostenuto l'opportunità di procedere ad un rinvio delle decisioni, data la complessità e la delicatezza della materia; in tal senso si era pronunciata la Commissione agricoltura della Camera dei deputati con l'approvazione di una risoluzione;

che nella seduta del 27 novembre 1997 anche il Belgio si è astenuto mentre l'Olanda ha espresso un voto contrario alla direttiva;

che il testo della direttiva – uno analogo è stato bocciato dal Parlamento europeo nel 1995 – propone la brevettabilità non solo di piante ed animali manipolati geneticamente ma anche di geni e parti umane «isolate dal corpo» stesso;

che tale misura è in netto contrasto con il documento approvato dall'Unesco il 5 novembre 1997, in cui si riconoscono i geni umani come patrimonio collettivo dell'umanità; l'articolo 1 del documento afferma, infatti, che «Il genere umano sottintende l'unità fondamentale di tutti i membri della famiglia umana come pure il riconoscimento della loro dignità e della loro diversità, In senso simbolico, è il patrimonio dell'umanità». L'articolo 4 recita: «Il genoma umano al suo stato naturale non può dar luogo a guadagni pecuniari»;

che nel corso degli ultimi anni le tecniche della manipolazione genetica su microrganismi, piante ed animali hanno avuto un tumultuoso sviluppo e non si può escludere la loro estensione all'uomo;

che le attuali conoscenze tecnico-scientifiche non garantiscono un'adeguata precisione nel trasferimento di un gene da una specie ad un'altra e le possibili conseguenze di questo trasferimento sono difficilmente prevedibili;

che i nuovi organismi modificati geneticamente (Omg) non hanno subito il vaglio della selezione naturale ed è difficile stabilire le conseguenze ambientali per gli ecosistemi derivanti dalla loro diffusione in natura: tale diffusione è già avvenuta, soprattutto negli Stati Uniti, per diverse specie vegetali destinate all'alimentazione degli umani nonché alla somministrazione agli animali destinati al consumo alimentare;

che l'immissione in ambiente non confinato di queste nuove specie può determinare un consistente rischio di perdita della biodiversità, rischio che sinora non è stato praticamente valutato in alcuna sede; in particolare, la perdita di biodiversità può essere di rilevante impatto in campo agricolo, aggravando il grave fenomeno di erosione genetica che si è verificato negli ultimi anni e che è legato sia alla iperspecializzazione dei prodotti agricoli che all'assenza di politiche incisive di raccolta, conservazione e riproduzione del germoplasma di piante in via di estinzione;

che è da valutare con attenzione il rischio dell'aumento di resistenza ai parassiti nonché la vulnerabilità dei raccolti, come si è già verificato in fase sperimentale, con esiti imprevedibili rispetto alle valutazioni degli studiosi;

che le sementi modificate geneticamente non possono essere oggetto di commercio nel nostro paese, nè di coltivazione in condizioni non protette, in quanto non sono iscritte al registro delle varietà nazionali;

che l'immissione sui mercati europei di soia, mais ed altri vegetali manipolati geneticamente non è stata accompagnata dalla attenta considerazione delle conseguenze di tipo sanitario sulla salute dei consumatori, particolarmente per quanto riguarda i fenomeni allergici, con riferimento soprattutto al medio e lungo periodo;

che è parimenti mancata l'informazione ai consumatori a causa dell'assenza dalle etichette sui prodotti contenenti Omg dei riferimenti alla natura dei prodotti stessi e solo assai di recente l'Unione europea ha iniziato ad affrontare, anche se in modo non risolutivo, quello che si è rivelato come un autentico *deficit* di democrazia per i cittadini europei;

che il brevetto di forme di vita è stato sinora escluso dalla normativa internazionale come la convenzione di Monaco sul brevetto europeo del 1973, mentre, come si è detto, il testo attualmente in discussione prevede persino la possibilità di brevettare parti e organi del corpo umano, oltre a microrganismi, ad organismi animali e vegetali;

che la concessione di brevetti su Omg ridurrà la libertà di ricerca in quanto limiterà l'uso di geni ed organismi brevettati anche per fini sperimentali aggravando il divario già tanto grande tra la capacità di ricerca privata e quella pubblica: una sproporzione che limita fortemente le capacità indipendenti di controllo;

che la concessione dei diritti di proprietà intellettuale anche in Europa comporta gravi conseguenze sotto ogni aspetto, a cominciare da quello etico, di fronte alla privatizzazione di forme di vita ed alla riduzione a materia inanimata di esseri viventi;

che la Convenzione di Rio de Janeiro ha già affermato l'esigenza di tutelare il patrimonio di biodiversità non riproducibile, non solo per le generazioni attuali; peraltro anche il brevetto di forme di vita è stato sinora escluso dalla normativa internazionale, come la convenzione di Monaco sul brevetto europeo del 1973, mentre, come si è detto, il testo attualmente in discussione in sede di Unione europea prevede persino la possibilità di brevettare parti e organi del corpo umano, oltre a microrganismi e ad organismi animali e vegetali;

che la Convenzione di Rio de Janeiro ha già affermato l'esigenza di tutelare il patrimonio di biodiversità non riproducibile, non solo per le generazioni attuali, ma anche per quelle future;

che, più specificatamente, per le produzioni agricole si profila la dipendenza degli agricoltori, che utilizzeranno semi brevettati, dalle condizioni imposte dal possessore del brevetto, mentre i brevetti stessi si riveleranno, in condizioni di monopolio, su scala globale per varietà e specie, di enorme rilievo per l'alimentazione umana, con una crescente dipendenza dei paesi economicamente poveri (ma geneticamente ricchi) da quelli economicamente ricchi (ma geneticamente poveri) che possiedono i brevetti su Omg;

che il brevetto di geni umani espropria gli individui e le popolazioni che li posseggono dal diritto di qualunque uso, compreso quello di cederli gratuitamente a scopo benefico;

che si pongono in evidenza conflitti di interessi tra imprese multinazionali, che rivendicano attraverso i brevetti la remunerazione dei capitali investiti e il diritto delle popolazioni di poter accedere a prodotti che possono essere strategici per la salute e per la sufficienza alimentare;

che è necessario riconoscere i vincoli che regolano i rapporti, nell'ambito degli equilibri naturali, tra l'uomo e le altre specie; quando tali vincoli vengono superati si producono conseguenze negative per l'ambiente e la salute, come ha rivelato la Bse, ed alcune di tali conseguenze possono rivelarsi irreversibili;

che la Commissione agricoltura della Camera dei deputati nell'ottobre 1997 ha concluso l'indagine conoscitiva sulle nuove biotecnologie ed ha approvato il documento finale che evidenzia i rischi per

l'ambiente e per la salute sopra citati, come pure le forti preoccupazioni legate alla brevettabilità degli organismi viventi,

impegna il Governo:

a respingere la direttiva europea che introduce la brevettabilità di Omg nonchè di geni o parti del corpo umano, anche a tutela della dignità dell'uomo e delle altre specie viventi;

ad adoperarsi per l'adozione di una moratoria in sede europea per stabilire nuove regole sugli scenari aperti dalle nuove biotecnologie, in modo da non configurare conseguenze penalizzanti per l'ambiente, per l'umanità e per le generazioni future;

ad adottare efficaci e trasparenti sistemi di verifica e controllo per autorizzare la produzione e l'utilizzazione di Omg, loro parti o geni nonchè la coltivazione di semi e piante geneticamente manipolate, solo quando sia stata accertata senza ombra di ogni ragionevole dubbio l'innocuità per la salute e per l'ambiente, sia nel breve che nel medio e lungo periodo;

a rafforzare adeguatamente la capacità di ricerca pubblica nel campo delle manipolazioni genetiche per esercitare funzioni di controllo e di giudizio indipendenti da interessi privati;

a informare adeguatamente l'opinione pubblica sui rischi e sui benefici derivanti dalle tecniche che comportano le modifiche genetiche;

a imporre una chiara etichettatura di ogni alimento che sia prodotto a partire da Omg o da derivati o parti di Omg;

a tutelare il patrimonio di biodiversità presente nel nostro paese;

a tutelare l'agricoltura italiana, minacciata di dipendenza dalle multinazionali a causa dell'introduzione nel nostro territorio di sementi manipolate geneticamente e a tutelare in modo particolare l'agricoltura di qualità che rappresenta una nostra grande ricchezza economica ma anche culturale.

(1-00198)

Interrogazioni

CUSIMANO. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – (Già 4-09170)

(3-01591)

VEGAS, MONTELEONE, TOMASSINI. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che la problematica della libera professione *intra moenia* degli operatori sanitari riveste a tutt'oggi una notevole importanza a causa di varie implicazioni (tecnico-organizzative, legali, fiscali, architettoniche, eccetera) ancora non realmente chiarite;

considerato:

che la legge finanziaria per il 1997 (n. 662) prevedeva, all'articolo 1, comma 15, che il Ministro della sanità, entro il 30 settembre 1997,

riferisse al Parlamento in merito alla situazione della libera professione degli operatori sanitari e soprattutto in merito all'attivazione dei posti-letto e delle camere a pagamento nelle aziende sanitarie;

che come è noto la percentuale di posti-letto da dedicare a tali attività è compresa tra un minimo del 5 per cento ad un massimo del 10 per cento, ma tale percentuale, nelle zone periferiche e non metropolitane, rischia di avere come esito esclusivamente una riduzione dei posti letto globali;

che tra l'altro tutto ciò potrebbe tradursi in un inutile spreco economico da parte di strutture sanitarie che, per la loro collocazione geografica, non sarebbero comunque in grado di erogare un servizio in regime di attività *intra moenia* laddove la richiesta fosse minima o addirittura assente;

che la legge n. 724 del 1994 e poi la legge n. 662 del 1996 hanno chiaramente stabilito che il paziente che richiama il trattamento in regime libero-professionale deve pagare solo le spese aggiuntive ed una percentuale del 10 per cento della tariffa a carico del Servizio sanitario nazionale, ma la natura di tali spese non è stata mai chiarita, il che porta le aziende sanitarie ad interpretare autonomamente il termine «aggiuntive», con un ulteriore problema legato alla concorrenza sleale nei confronti delle strutture private che erogano le stesse prestazioni, in quanto la quota maggiore delle prestazioni viene remunerata dalle aziende dello Stato e non dai pazienti;

che il coinvolgimento finanziario delle regioni per avviare le attività libero-professionali ammonterebbe, secondo una stima dell'Agenzia per i servizi sanitari regionali, a 1.600 miliardi nel solo ambito del ricovero ospedaliero, e questo appare assai strano se si considera che il nostro è il solo paese nel quale le prestazioni libero-professionali sono remunerate per la quota maggiore dallo Stato;

che un altro aspetto di importanza strategica per le implicazioni penali, medico-legali ed etiche riguarda il ruolo delle diverse figure professionali mediche chiamate a svolgere attività libero-professionale *intra moenia*; infatti se è vero che attualmente i dirigenti di primo livello non possono, se non con il consenso dei dirigenti di secondo livello, effettuare prestazioni di particolare complessità, non si capisce come sia possibile prevedere che lo possano fare in regime libero-professionale;

che infine, gli introiti per i medici legati alla libera professione vengono corrisposti nel modello 101 (e quindi non denunciati nel modello 740), per cui l'attività *intra moenia* è considerata come lavoro dipendente sul quale debbono essere effettuate trattenute a scopo pensionistico,

si chiede di sapere:

se il Ministro della sanità non ritenga che l'attività *intra moenia* non sia un diritto del cittadino prima ancora di essere un diritto del medico e se, a tale scopo, non sia finalmente giunto il momento di regolamentare chiaramente la cosa;

se il Ministro della sanità intenda dire per quale motivo non abbia ancora riferito alle Camere sulla attuale situazione dell'attività libero-professionale anche allo scopo di chiarire perchè non ci sia

stato il previsto risparmio di 500 miliardi grazie all'attività *intra moenia*;

se il Ministro intenda chiarire in modo più esplicito possibile la giusta interpretazione delle cosiddette «spese aggiuntive» che il paziente deve pagare, se non ritenga che la problematica della concorrenza sleale sia un rischio da non correre per non stroncare l'attività delle case di cura private e se, a tale scopo, non si possa prevedere un ritorno al decreto legislativo n. 502 del 1992, che poneva i posti-letto per l'attività libero-professionale al di fuori dell'indice dei posti-letto adottati, con il totale delle spese a carico del cittadino;

se non si ritenga infine, che il Ministro avrebbe già dovuto emanare due decreti (a carattere fiscale e previdenziale) che disciplinino il settore, così come previsto all'articolo 3 della legge n. 272 del 7 agosto 1997.

(3-01592)

MINARDO. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – (Già 4-00483)

(3-01593)

MINARDO. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – (Già 4-09101)

(3-01594)

MARTELLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso che, mentre da una parte il Governo parla continuamente di «decentramento», dall'altra si legge sui giornali della possibilità che la Presidenza del Consiglio abbia intenzione di acquistare Palazzo Wedekind in piazza Colonna, sede attuale del quotidiano «Il Tempo»;

considerato che tale indiscrezione, se confermata, dimostrerebbe la determinazione nel voler continuare ad accentrare sempre più le funzioni dello Stato,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto sopra esposto e, del caso, se corrisponda a vero l'intenzione della Presidenza del Consiglio di acquistare il suddetto palazzo, ma soprattutto quale sia la posizione del Governo riguardo all'«accentramento» o al «decentramento» delle funzioni dello Stato.

(3-01595)

MUNGARI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che con legge 16 luglio 1997, n. 254, è stata conferita delega al Governo per la soppressione degli uffici di pretura e delle sezioni distaccate dei tribunali per la trattazione di procedimenti in cui il tribunale giudica in composizione monocratica, secondo criteri relativi all'estensione del territorio, al numero degli abitanti, alle difficoltà dei collegamenti, all'indice di contenzioso;

che in applicazione di tale delega il Governo ha proposto la soppressione della pretura di Petilia Policastro (Crotone);

che la pretura indicata esiste da oltre due secoli e rappresenta una istituzione storica per la realtà locale e di recente è stato costruito un nuovo edificio già funzionante;

che la popolazione attuale è di circa trentamila abitanti e che occorre anche considerare la popolazione confluyente dai comuni limitrofi: Rocca Bernarda, Santa Severina, Belvedere Spinello, San Mauro, Marchesato, Scandale, Castel Silano, Savelli, Caccuri, Cerenzia, Marcedusa, Belcastro, Andali, Cerva;

che particolarmente difficile, per l'assenza di linea ferrata e per la condizione impervia della rete viaria, è il collegamento fra tali comuni ed il comune di Crotona, ove avrebbe sede il nuovo tribunale competente;

che l'indice di contenzioso è molto elevato e di gran lunga superiore rispetto a quello delle altre sezioni distaccate della pretura circondariale di Crotona;

che a Petilia Policastro sono stati ultimati i lavori della nuova sede del carcere mandamentale;

che a causa dell'alto tasso di criminalità è stata istituita la compagnia dei carabinieri;

che la soppressione di questo ufficio giudiziario e l'eventuale mancata apertura della sezione distaccata del tribunale potrebbe essere considerata un segnale preoccupante di disattenzione dello Stato nei confronti della criminalità, che potrebbe avere conseguenze preoccupanti,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga di istituire ai sensi dell'articolo 1 della legge 16 luglio 1997, n. 254, la sezione distaccata del tribunale di Crotona in Petilia Policastro.

(3-01596)

MARINO, CÒ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che la vertenza dei macchinisti della Ferrovia circumvesuviana di Napoli, dopo sei mesi di lotta dei lavoratori che spingono per la riapertura dei termini dell'intesa sottoscritta da FILT, FIT e UILT nell'agosto 1997, intesa che ha avuto come conseguenze il taglio indiscriminato dei servizi e l'intensificazione incontrollata dei turni, ha prodotto una situazione decisamente insostenibile;

che il sottosegretario onorevole Soriero, a fine gennaio, prospettava una piattaforma che i rappresentanti dei macchinisti accettavano e sottoscrivevano, rinunciando a parti rilevanti delle loro richieste;

che dopo quell'indubbio passo avanti l'atteggiamento di FILT-FIT-UILT precludeva la sigla dell'intesa e creava i presupposti per la ripresa delle iniziative di lotta;

che in tale condizione lo scontro rischia di produrre gravissime conseguenze per i lavoratori in lotta e per gli utenti,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire urgentemente per la riapertura del tavolo di trattativa e per la sottoscrizione dell'intesa sulla base delle proposte del Governo stesso, superando inaccettabili veti che limitano i valori di democrazia rappresentativa.

(3-01597)

MARTELLI, LISI, CASTELLANI Carla, MARRI. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che in questo paese agli assassini cosiddetti politici non solo viene concessa la libertà dopo breve tempo ma anche gli onori della stampa e della televisione quasi che fossero degli eroi per aver ammazzato solo cinque poliziotti e un uomo politico, l'onorevole Moro, ma «aver salvato il fioraio»;

che in questo paese gli assassini di stampo mafioso vengono liberati dal carcere, pagati lautamente dallo Stato con stipendi e buonuscite miliardarie in genere con il solo scopo di poter continuare a godere dei proventi dei reati;

che in questo paese i sequestratori (la peggior razza di delinquenti che esiste) vengono, dopo severe condanne per gli atti criminosi commessi, fatti uscire dal carcere dopo pochi anni o pochi mesi con permessi speciali che in realtà vengono usati per evadere o per ripetere gli atti criminosi succitati; tutto questo senza che alcuna autorità si sia mai opposta o abbia chiesto la restituzione del provento del sequestro;

che in questo paese gli uomini delle istituzioni che hanno responsabilità hanno sempre gli onori, mai gli oneri, e nel caso specifico il riferimento è al magistrato che ha concesso il permesso-premio a Giovanni Farina, capo e organizzatore del rapimento Soffiantini, promosso a capo di tutte le carceri d'Italia,

gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo considerino veramente opportuno:

dichiarare che la liberazione di Soffiantini è stata un successo dello Stato dimenticando che per tale sequestro ha perso la vita un ispettore dei NOCS, le forze di polizia sono state beffate per oltre otto mesi, che i «signori sequestratori» sono probabilmente da qualche parte a godersi i tre milioni di dollari di riscatto (riscatto autorizzato dallo Stato in quanto pagato in dollari mentre probabilmente non avrebbe potuto essere autorizzato se pagato in lire), che Soffiantini è stato menomato a due orecchi;

pensare a trovare una formula per restituire i cinque miliardi al signor Soffiantini costretto a passare otto mesi sotto una tenda nonostante fosse malato di cuore, e sicuramente dopo aver pagato le tasse per anni, tasse che avrebbero dovuto assicurare la sicurezza dei cittadini; ci si chiede infatti per quali motivi debba pagare due volte.

Gli interroganti chiedono inoltre di sapere:

cosa i Ministri in indirizzo intendano fare per far sì che vengano rispettate le condanne, che non siano dati più permessi come nel caso Farina e, quando vengono concessi dei permessi-premio che si rivelano nefasti come nel caso Farina, se non ritengano più giusto, invece che premiare il responsabile, intervenire severamente per dare eventualmente un esempio di serietà al popolo italiano;

se non si ritenga inoltre di provvedere alla restituzione ai sequestrati delle somme da loro versate, e ciò tramite il recupero dei bottini dei sequestratori;

se non ritengano che sia il caso di rivedere completamente la materia riguardante i pentiti o di interpretarla in modo più corretto e se non ritengano opportuno intervenire al fine di evitare che la stampa e la televisione smettano di trattare gli assassini politici come se fossero degli eroi.

(3-01598)

SEMENZATO. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che il giudice Salvini ha depositato una sentenza di rinvio a giudizio in cui si tratta anche dello stupro avvenuto il 9 marzo del 1973 in via Nirone ai danni della signora Franca Rame;

che dall'inchiesta condotta dal giudice Salvini risulta che: «l'azione contro Franca Rame fu ispirata da ufficiali della divisione Pastrengo»;

che in una intervista rilasciata a «la Repubblica» in data 11 febbraio 1998 Nicolò Bosso, generale dei carabinieri in pensione, all'epoca capitano in servizio a Milano all'ufficio operazioni del comando della divisione Pastrengo, dichiara: «la notizia dello stupro della Rame fu accolta in caserma con euforia, il comandante era festante come se avesse fatto una bella operazione. Anzi di più...»;

considerato:

che, pur avvenuta nel passato, questa vicenda mina l'onore dell'Arma dei carabinieri e dei suoi alti vertici;

che il silenzio del Ministero e dell'Arma possono essere interpretati come scelta di omertà e connivenza con le culture di allora;

che porgere le scuse alla signora Franca Rame non servirà a riparare la violenza subita, ma è almeno un modo per ripristinare il senso del diritto e quello del rispetto della persona umana,

si chiede di sapere se non si ritenga utile per il decoro e la dignità dell'Arma che il Ministro della difesa e il comandante generale dell'Arma rendano pubblicamente e ufficialmente scusa alla signora Franca Rame.

(3-01599)

D'ALÌ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le due piste principali di atterraggio dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi richiedono una serie di lavori di manutenzione e che in conseguenza potranno essere utilizzate alternativamente per un periodo di circa 6 mesi;

che come scalo alternativo in questo periodo di tempo è possibile utilizzare la pista di atterraggio dell'aeroporto di Trapani Birgi che possiede una struttura di tutto rispetto;

che il Ministero dei trasporti ha invece deciso di utilizzare una terza pista di atterraggio dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi che in tempi normali viene utilizzata come pista di rullaggio e che nel passato non era stata considerata idonea in seguito a diversi rilievi tecnici effettuati anche da Civilavia;

che questa decisione ha destato stupore per essere stata presa d'improvviso quando oramai era stato deciso l'utilizzo di Trapani Birgi;

che occorre verificare se il parziale utilizzo della terza pista di Punta Raisi durante il periodo suddetto possa comportare disagi per i passeggeri a causa dei ritardi e dei disservizi che si potrebbero verificare,

si chiede di sapere:

il motivo per cui all'improvviso sia stata assunta tale decisione e se questa sia supportata dagli opportuni rilievi tecnici in ordine alla struttura degli impianti e alla loro sicurezza;

se risponda al vero che tale decisione sia stata influenzata da pressioni da parte della società di gestione aeroportuale e delle compagnie aeree o, ancor peggio, da pressioni di carattere politico;

se risulti che tale scelta sia supportata da elementi che garantiscano un efficace smaltimento del traffico aereo e delle attività connesse ad un corretto servizio aeroportuale.

(3-01600)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BORNACIN. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che i dipendenti dell'Ente poste italiane vedono trattenuto ogni mese dallo stipendio, dalle indennità e dalle competenze accessorie lo 0,35 per cento – per svariati miliardi annui complessivi – a titolo di contributo sul fondo credito gestito dallo stesso ente datore di lavoro, attraverso l'IPOST, ai sensi dell'articolo 1, commi 241 e 246, della legge 23 dicembre 1966, n. 662;

che, nonostante ciò, il suddetto fondo non eroga da molto tempo ai dipendenti nè piccoli prestiti, nè finanziamenti con cessione del quinto dello stipendio;

che tale situazione appare incomprensibile e pone il problema della destinazione o accantonamento di tali fondi e del loro eventuale utilizzo finale per scopi diversi da quelli previsti nella ritenuta sullo stipendio;

che i dipendenti sono costretti a rivolgersi per prestiti o finanziamenti, al cui scopo è stato istituito il suddetto fondo, a società finanziarie convenzionate con lo stesso Ente poste italiane a tassi altamente onerosi,

si chiede di sapere a cosa sia dovuta questa situazione paradossale e quale sia la destinazione dei fondi trattenuti ai lavoratori.

(4-09550)

CUSIMANO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che l'accordo intercorso in materia pensionistica tra il Governo e le parti sociali non ha ritenuto di tenere nel debito conto l'esigenza di salvaguardare il potere di acquisto di tutte le pensioni, rispondente ad un criterio di giustizia ed equità, bensì ha penalizzato – sia pure, almeno per ora, solo temporaneamente – le pensioni medio-alte, la gran parte delle quali non sono certamente d'oro, nè sono frutto di privilegi ma

conseguenti a versamenti contributivi effettuati nel corso degli anni lavorativi;

che ciò forse non sarebbe potuto avvenire ove agli incontri preliminari e conclusivi dell'accordo intervenuto fossero state chiamate democraticamente a partecipare le specifiche rappresentanze dei lavoratori in quiescenza;

che detto accordo, pertanto, in buona sostanza è intervenuto emettendo disposizioni profondamente inique che si concretizzano nel blocco degli emolumenti pensionistici, il cui potere di acquisto – atteso il previsto congelamento sugli stessi per tre anni degli incrementi ISTAT – scadrà ulteriormente rispetto agli attuali valori;

che la cessazione del blocco di cui sopra va a coincidere con l'inizio della sostituzione della moneta nazionale con la moneta europea e quindi non è dato sapere quali refluenze saranno conseguenti a tale mutazione e quali conseguenze si avranno sul potere di acquisto delle pensioni,

si chiede di sapere quali misure il Governo intenda prendere per salvaguardare – in relazione a quanto forma oggetto degli articoli 3, 36, 37 e 38 della Costituzione italiana – la stabilità del potere di acquisto delle suddette pensioni, anche in riferimento alle eventuali disposizioni in materia da parte della Unione europea.

(4-09551)

BORNACIN. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che, secondo quanto previsto dall'articolo 10 del decreto ministeriale 26 luglio 1995, la licenza per la pesca costiera consente di esercitare l'attività nel compartimento di iscrizione della nave e nei compartimenti immediatamente attigui;

che, in base a tale disposizione, tutti i pescatori dovrebbero poter esercitare la propria attività in tre compartimenti marittimi (quello di appartenenza e i due attigui);

che, a causa della particolare collocazione geografica, alle unità iscritte nei compartimenti di Imperia e Trieste viene invece a mancare uno dei due compartimenti «attigui» a cui estendere la propria attività, essendo entrambi posti al limite con il confine di Stato;

che questa situazione configura un'evidente ed ingiusta disparità di trattamento tra lavoratori del medesimo settore sia in relazione alla semplice applicazione della summenzionata normativa, sia alla luce dei principi di cui agli articoli 3, 4 e 35, comma 1, della Costituzione;

che, in aggiunta a tutto ciò, i compartimenti di Savona ed Imperia, gli unici in cui le imbarcazioni iscritte in quest'ultimo possono esercitare la loro attività, hanno uno sviluppo costiero complessivo di sole 83 miglia marine, mentre altri compartimenti da soli ne sviluppano quasi il doppio;

che, a causa dell'affondamento della petroliera Haven, le numerose flotte di Savona ed Imperia (Oneglia) hanno spostato verso ponente il raggio della loro attività per allontanarsi dalle zone ancora particolarmente inquinate, con ciò comprimendo ulteriormente la flotta

sanremese verso il confine francese e riducendo il suo già esiguo volume di pesca,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di questa situazione;

se lo stesso non ritenga una palese violazione di diritti costituzionalmente garantiti e protetti quali il diritto al lavoro, all'uguaglianza sociale e alla parità di trattamento il fatto che i pescatori dei compartimenti di Imperia e Trieste siano costretti a limitare la loro attività, per il semplice fatto di essere collocati al limite del confine nazionale, a due soli compartimenti marittimi;

se, per sanare questa situazione, non ritenga opportuno intervenire con apposito provvedimento modificativo dell'articolo 10 del decreto ministeriale 26 luglio 1995, affinché al compartimento di Imperia sia considerato «immediatamente contiguo», ai fini dell'estensione dell'attività di pesca, non solo quello di Savona ma anche quello di Genova.

(4-09552)

WILDE, PERUZZOTTI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e della difesa.* – Premesso:

che i falsati risultati del contenimento del disavanzo pubblico – prevalentemente ascrivibili alla paralisi delle spese di investimento, nonché ad un andamento *record* delle entrate fiscali – non possono fare illudere che l'Italia sia uscita dal novero dei paesi fragili;

considerato:

che un debito pubblico (pari ad un quarto di quello europeo) ancora elevatissimo a causa del continuo perpetrarsi di sperperi ed assistenzialismi, le riforme strutturali rimaste in gran parte sulla carta, un *gap* con i paesi più avanzati in materia di infrastrutture, scuole, tecnologia, che – anziché ridursi – seguita a crescere, sono fattori di debolezza che continuano a pesare, a dispetto della euforia innescata da risultati contingenti ed effimeri;

che la debole competitività del sistema industriale italiano nell'ambito della prossima integrazione europea non potrà che portare ad una inammissibile situazione di soggiacenza, con il deprecabile ed inaccettabile risultato che esso diverrà oggetto di colonizzazione economica;

tenuto conto che esistono settori strategici, determinati ad avere una collocazione solida nel contesto europeo, che richiedono interventi drastici ed urgenti per non degradare l'Italia ad un livello terzomondiale, verso cui viene orientata dalla miopia economica dell'attuale regime;

considerato inoltre che tra tali settori più avanzati vi è quello dell'industria aeronautica che annovera, in particolare, nel laborioso bacino industriale lombardo due centri di eccellenza, che, per spessore tecnologico, capacità sistemistiche, risultati conseguiti sui mercati internazionali e potenzialità commerciali, hanno, senza dubbi, dignità e rango per essere collocati *inter pares* nel contesto europeo;

tenuto conto altresì che esiste già un piano di settore per l'industria aeronautica che, tuttavia, nonostante una sorprendente laboriosità e trasparenza ministeriale, viene portato avanti con titubanze, scarsa sintonia e sincronia con il dinamicissimo scenario internazionale e che in tale piano si configurano inaccettabili scollamenti con il piano nazionale di ricerca aerospaziale PRORA la cui realizzazione è affidata alla CIRA sede di Capua;

considerato, in particolare, che – a fronte delle radicali, modernissime e rapide riforme strutturali operate in tempi e maniera sconvolgenti dagli USA sulle proprie aziende aeronautiche – i Capi dei Governi francese, tedesco ed inglese, il 9 novembre 1997, hanno congiuntamente dichiarato il proprio interesse per una ristrutturazione ed integrazione dell'industria aerospaziale europea;

preso atto che illustre assente in tale occasione è stato il Presidente del Consiglio italiano, il quale non ha potuto far altro che «accogliere con vivo interesse» la suddetta dichiarazione del triumvirato europeo che lo aveva palesemente escluso,

gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano provvedere ad un urgente, adeguato e pragmatico aggiornamento del suddetto piano di settore dell'industria aeronautica italiana in sintonia ed armonia con lo scenario internazionale ed in particolare:

a) ad assicurare un'attività programmatica alle industrie aeronautiche del bacino industriale lombardo attribuendo a queste il ruolo ed il relativo sostegno di *leadership* che loro compete;

b) in particolare, ad assicurare loro una collocazione di *par condicio* nell'assetto industriale internazionale che si sta rapidamente ridisegnando;

c) ad indicare, nel contesto di tale nuova programmazione un coerente impiego dei grandi impianti per la ricerca aerospaziale in avanzato stato di realizzazione presso la CIRA-sede di Capua che, finora, quale cattedrale del deserto, è stata gestita con sonnolenta incuria borbonica, che non le ha impedito di sprecare ogni anno decine di miliardi in attività di ricerca sterili ed inutili;

d) ad inserire in detta programmazione il piano di messa in funzione degli impianti del programma PRORA per evitare che le industrie nazionali continuino ad essere costrette ad affrontare le costose attività di ricerca e sviluppo con le proprie risorse, perchè gli impianti del programma PRORA non sono ancora disponibili.

(4-09553)

BARRILE. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che la direttiva ministeriale n. 305 del 1° luglio 1996 (trasmessa con circolare n. 309 del 2 luglio 1996 del Ministero della pubblica istruzione) disciplina i requisiti soggettivi ed oggettivi, i termini e le modalità di presentazione delle richieste di autorizzazione delle iniziative di formazione e aggiornamento promosse dalle associazioni professionali e dagli enti culturali e scientifici;

che l'associazione culturale «ARISTOTELE 2000» (Associazione ricerche, innovazioni studi ordinamenti, tecnologie educative, linguaggi, educazioni), con sede in Palermo, via gen. Antonio Scavo n. 82, possiede i requisiti soggettivi per svolgere attività di aggiornamento, anche per riconoscimento in ambito nazionale;

che il Ministro della pubblica istruzione con decreto del 13 dicembre 1996 (trasmesso con nota n. 5778/a/6 del 10 gennaio 1997 del Ministero della pubblica istruzione - Ufficio studi, bilancio e programmazione) ha approvato il corso di aggiornamento «Curricolo e valutazione della scuola elementare» e, altresì, con decreto del 18 settembre 1997 (trasmesso con nota n. 7899/a/6 del 19 settembre 1997 del Ministero della pubblica istruzione - Ufficio studi, bilancio e programmazione) ha approvato il corso di aggiornamento «La scuola dell'autonomia - guida alla pianificazione strategica delle unità scolastiche»;

che i provveditori agli studi di Caltanissetta, Catania, Enna, Messina, Palermo, Siracusa hanno regolarmente approvato i corsi di aggiornamento proposti dall'associazione culturale «ARISTOTELE 2000» per gli anni scolastici 1996-97 e 1997-98;

che i provveditori agli studi di Agrigento, Ragusa e Trapani non hanno emesso i relativi decreti di approvazione dei corsi proposti dall'associazione culturale «ARISTOTELE 2000»;

che l'associazione culturale «ARISTOTELE 2000» ha informato il Ministero della pubblica istruzione (Ufficio studi, bilancio e programmazione) della mancata approvazione dei corsi nelle province di Agrigento, Ragusa e Trapani;

si chiede di conoscere le motivazioni che hanno indotto i provveditori agli studi di Agrigento, Ragusa e Trapani a non approvare i corsi proposti dall'associazione culturale «ARISTOTELE 2000» e quali siano gli atti amministrativi emessi dall'Ufficio studi, bilancio e programmazione del Ministero della pubblica istruzione al fine di indurre i provveditori agli studi di Agrigento, Ragusa e Trapani ad emettere il relativo decreto di approvazione dei corsi proposti dall'associazione culturale «ARISTOTELE 2000».

(4-09554)

BOCO. - Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero. - Premesso:

che il fenomeno dello sfruttamento minorile è una piaga che affligge la società moderna e rischia di diventare un elemento strutturale di gran parte del sistema imprenditoriale,

che l'ILO (International Labour Organization) nel 1996 ha reso noto un rapporto da cui si ricava che 120 milioni di bambini sono impiegati a tempo pieno e 130 milioni a tempo parziale in condizioni di semischiavitù in molti settori produttivi;

che in Asia il fenomeno coinvolge 153 milioni di bambini, in Africa 80 milioni e in Sudamerica 17,5 milioni; si calcola che i bambini schiavi rappresentino il 40 per cento della mano d'opera nell'industria dell'abbigliamento in Bangladesh e che da 5 a 10 milioni di bambini vengano impiegati per cucire tappeti e palloni da calcio in Pakistan;

che da recenti denunce, ampiamente documentate, risulta che imprese italiane all'estero hanno fatto uso e fanno uso di manodopera infantile;

che il quotidiano nazionale «Il Corriere della Sera» ha riportato il caso dell'azienda calzaturiera Filanto di Antonio Filograna di Lecce, che farebbe uso in maniera indiretta di manodopera minorile in Albania;

che il Governo italiano, il 2 febbraio 1998, ha insediato presso la Presidenza del Consiglio un tavolo permanente di confronto tra Governo, sindacato, imprenditori e associazioni al fine di stendere una carta che fisserà il programma di interventi contro il lavoro minorile,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno sollecitare con urgenza le ambasciate italiane all'estero, ed in particolare quelle situate nei paesi più a rischio, in modo che esse siano attivamente interessate e responsabilizzate al fine di garantire il non coinvolgimento delle aziende italiane nello sfruttamento del lavoro minorile, nonchè di denunciare alle autorità giudiziarie competenti ogni violazione commessa e di informare costantemente il Governo italiano e l'opinione pubblica dei dati in loro possesso.

(4-09555)

MARRI, BEVILACQUA, BONATESTA. – *Ai Ministri della sanità e degli affari esteri e per gli italiani all'estero e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che, nei giorni scorsi, la signora Patrizia Rossi, affetta da gravi disturbi mentali, si è suicidata nel carcere di Arezzo, dopo un lungo periodo di carcerazione preventiva disposta a seguito di un incendio, rimasto senza conseguenze, appiccato dalla medesima nella sua abitazione per motivazioni derivanti dal suddetto stato mentale;

che la legislazione vigente in materia di servizi psichiatrici territoriali, combinata a quella in materia di tutela sociale della popolazione carceraria, contiene in tutta evidenza la necessità, per le istituzioni pubbliche, di assistenza socio-sanitaria e di attivazione di appositi protocolli per la tutela sanitaria e sociale dei detenuti anche nell'interno degli istituti di pena;

che inoltre il funzionamento dei servizi psichiatrici, a seguito della riforma introdotta dalla legge n. 180, prevede una organizzazione, decentrata ed aperta al territorio, dei servizi con analoga operatività decentrata e finanche uno sviluppo diffuso delle case famiglia e degli appartamenti deputati ad ospitare gli utenti dei servizi medesimi, che non possono essere tutelati efficacemente con un programma domiciliare;

che di pari passo, con la piena e positiva applicazione della suddetta legge ed il conseguente superamento della risposta manicomiale, il livello d'intervento e quindi di controllo territoriale dovrebbe essere più efficacemente decentrato sul territorio e nei presidi ospedalieri sociali ovvero carcerari, ove il disagio psichiatrico può manifestarsi;

che, nella fattispecie, la madre suicidatasi era stata detenuta a seguito di un periodo in cui aveva già manifestato sintomi di disagio psichico;

che la stessa era convivente con il figlio di soli otto anni, in condizioni di grave disagio economico;

che la dinamica dell'arresto e del reato che ha portato all'arresto avrebbe certamente determinato una interessenza attiva e positiva dei servizi territoriali psichiatrici finalizzata a garantire alla signora Patrizia Rossi il necessario appoggio psicologico e sociale in modo da attenuare il disagio determinato dal ricevere sostanzialmente come risposta terapeutica il carcere preventivo;

che un intervento dei servizi psichiatrici sarebbe stato più utile, nella fattispecie, al fine di indurre gli organi inquirenti ad una revisione nel senso dell'attenuazione della, forse, avventata decisione presa in merito dalla signora Rossi;

che è altrettanto certo che analoghe situazioni potrebbero essere prevenute e risolte positivamente in caso di attivazione delle necessarie sinergie fra strutture carcerarie e strutture sanitarie;

che un episodio tanto drammatico quale quello in oggetto, al fine di non avere come sola momentanea conseguenza la sia pur legittima protesta, deve invece, in un'ottica costruttiva e tesa alla tutela della dignità della persona, condurre ad una presa di coscienza da parte delle istituzioni,

gli interroganti chiedono di sapere:

se non si ritenga opportuno emanare linee-guida congiunte per le aziende sanitarie locali, gli istituti di pena ed i servizi sociali comunali volte a sollecitare la stipula di appositi protocolli di intesa per garantire l'indispensabile assistenza e tutela integrata ai detenuti affetti da patologie psichiatriche;

se non si ritenga di dover intervenire al fine di garantire, anche all'interno degli istituti carcerari, maggiori controlli delle condizioni psichiche dei detenuti per prevenire tragici episodi come quello della signora Rossi;

se non si ritenga di dover accertare se la USL di Arezzo abbia espletato i controlli di sua competenza.

(4-09556)

MARRI, BEVILACQUA. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che ad un quesito rivolto dal provveditore agli studi di Isernia al Ministro della pubblica istruzione, riguardante l'insegnamento della religione cattolica, quest'ultimo ha risposto che l'insegnamento della religione cattolica deve essere affidato ai docenti della scuola, nelle classi ad essi assegnate in virtù del modello organizzativo prescelto (classi o modulo-classi a tempo pieno, dovendosi escludere, in base alla normativa vigente, la figura di un docente titolare «specialista» di religione cattolica, vale a dire che impartisce esclusivamente tale disciplina);

che quanto sopra ha creato un diffuso malcontento e uno stato di preoccupazione tra gli insegnanti di religione presso le scuole elementari,

gli interroganti chiedono di sapere:

se la risposta al quesito rispecchia le reali intenzioni del Ministro;

in caso affermativo, se e come il Ministro intenda utilmente collocare gli insegnanti di tale disciplina nell'ambito scolastico o in ambiti diversi.

(4-09557)

BEDIN. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che, sulla scorta del piano predisposto fin dal luglio 1997, il distretto di Padova è stato inserito nel gruppo di uffici delle entrate da attivare in data 1° luglio 1998 e che nell'attuale distretto di Padova, composto dal comune capoluogo e dai 57 comuni della provincia, è prevista l'attivazione di tre uffici circoscrizionali delle entrate;

che esistono due ipotesi di suddivisione di questi tre uffici: in base alla prima, si ripartisce il comune di Padova in tre zone e poi si aggrega ad ognuna di queste un congruo numero di comuni contermini; in base alla seconda, si forma il primo ufficio comprendendo il solo comune di Padova e gli altri due aggregando i comuni della provincia;

che la prima ipotesi creerebbe tre uffici di pari «peso» (33 per cento) ma sarebbe molto macchinosa da organizzare e da gestire, mentre la seconda ipotesi darebbe al comune di Padova un peso pari al 37 per cento del totale dei comuni della provincia ma sarebbe più facile da organizzare e da gestire,

si chiede di sapere:

se corrisponda a verità che la Sogei, organo tecnico del Ministero, si sia orientata verso la prima soluzione allo scopo di perseguire un obiettivo di perfetto equilibrio fra i tre uffici;

se si ritenga accettabile il prezzo di un disservizio permanente nei confronti della cittadinanza di Padova, che vedrebbe un peggioramento anziché un miglioramento dei servizi fin qui svolti dagli uffici IVA, delle imposte dirette e del registro;

se non si ritenga di intraprendere opportune iniziative presso la Sogei, allo scopo di orientare la scelta verso la seconda ipotesi, vale a dire una ripartizione degli uffici delle entrate in tre zone costituite una dal comune di Padova, una dai comuni dell'Alta Padovana e una dai comuni della Bassa Padovana, tutto ciò negli interessi della cittadinanza in quanto l'amministrazione finanziaria locale potrebbe prestare un servizio migliore.

(4-09558)

BEDIN. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che l'assemblea dei lavoratori delle filiali e della sede di Roma di InfoCamere, la società di informatica delle camere di commercio, riunita a Roma il 6 febbraio 1998, ha proclamato lo stato di agitazione considerando le iniziative aziendali di chiusura delle filiali come un primo segnale di ridimensionamento strutturale dell'azienda, in un quadro di generale incertezza sui destini e le prospettive di sviluppo;

che InfoCamere, nella sua qualità di società per azioni consortile interamente appartenente al sistema camerale italiano, cura la tenuta informatica del registro delle imprese istituito presso ogni camera di commercio ai sensi della legge 29 dicembre 1993, n. 580, e assume perciò

una posizione di assoluto rilievo nella regolazione del sistema economico italiano;

che il registro informatico delle notizie dei protesti, previsto dalla legge 15 novembre 1995, n. 480, al fine di accrescere il livello di certezza e di trasparenza dei rapporti commerciali, è stato affidato alle camere di commercio in modo da assicurare completezza, organicità e tempestività dell'informazione su tutto il territorio nazionale, ma non è ancora operativo per mancanza del regolamento di attuazione, e ciò sta aggiungendo incertezza alla società di informatica camerale,

si chiede di sapere:

quali conseguenze si avranno per il sistema economico in seguito al ridimensionamento aziendale di InfoCamere;

quali siano i motivi che hanno finora impedito l'emanazione del regolamento di attuazione del registro informatico delle notizie dei protesti, previsto dall'articolo 3-bis del decreto-legge 18 settembre 1995, convertito con modifiche dalla legge 15 novembre 1995, n. 480.

(4-09559)

MIGNONE. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente.* – Premesso:

che nei giorni scorsi ancora una volta una frana ha ostruito l'unica strada di accesso a Terranova di Pollino, che è uno dei comuni simbolo dell'omonimo parco nazionale, isolando la popolazione residente ed i malcapitati turisti;

che l'ANAS di Potenza, pur dotata di scarse risorse finanziarie, è tempestivamente intervenuta per l'emergenza, ma si avverte la necessità e la urgenza di prevenire questi eventi e non mancano proposte in tal senso,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare per poter offrire agli abitanti di Terranova di Pollino e dintorni, oltre che ai visitatori del parco, le garanzie di una normale circolazione in quel territorio.

(4-09560)

BONATESTA, BEVILACQUA, MARRI. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che da qualche giorno sono in atto le vibrante proteste delle organizzazioni di volontariato che dal 1° gennaio 1998, per effetto del decreto legislativo n. 313, sono costrette a pagare il 20 per cento di IVA su ogni mezzo acquistato;

che il problema riguarda sia le organizzazioni di volontariato (comprese quelle di Protezione civile), sia le aziende produttrici-fornitrici di materiale e mezzi per il soccorso;

che per le associazioni di volontariato, a fronte di prestazioni sociali gratuite e, nella Protezione civile, supportate da mezzi costosi, ciò rappresenta un *surplus* particolarmente gravoso;

che, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, le organizzazioni *no profit* svolgono per la maggior parte attività che rientrano nei regimi di esenzione o di esclusione in quanto le strutture di volontariato non sono

considerate commerciali; l'articolo 10, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, recante «Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto» elenca le operazioni esenti dall'imposta, fra le quali rientrano i trasporti con autoambulanze effettuati da imprese autorizzate;

che le organizzazioni di volontariato sono determinate a ricorrere alla Corte costituzionale;

che, a sostegno dei volontari, il presidente della commissione consultiva per il volontariato della Liguria ha citato due sentenze della Corte di giustizia europea e una della Corte costituzionale, precisando, in particolare, che la direttiva CEE stabilisce che chi non fa pagare l'IVA sui servizi che eroga non è tenuto a pagarla per gli acquisti strumentali necessari per la erogazione dei servizi stessi;

che la legge n. 266 del 1991, all'articolo 8, recita: «Le operazioni effettuate dalle organizzazioni di volontariato di cui all'articolo 3, costituite esclusivamente per fini di solidarietà, non si considerano cessioni di beni, nè prestazioni di servizi ai fini dell'imposta sul valore aggiunto»;

che, successivamente alla emanazione della legge sopracitata, il Ministero delle finanze ha ampliato la disposizione con una circolare precisando: «... possono ritenersi comprese anche le cessioni effettuate nei confronti delle dette organizzazioni di mobili registrati quali ambulanze, elicotteri o natanti da soccorso»;

che ad oggi il decreto legislativo sulla disciplina tributaria degli enti non commerciali e delle Onlus (Organizzazioni non lucrose di unità sociale) fa sì che gli stessi enti di volontariato siano automaticamente assimilati al regime Onlus; molti lamentano, infatti, la contraddittorietà nell'applicazione; inoltre, la detrazione è già preclusa all'atto dell'acquisto se il bene o il servizio è destinato ad essere utilizzato in operazioni non soggette all'imposta;

che il disagio tra le aziende costruttrici e le organizzazioni di settore è in crescita esponenziale, poichè le stesse aziende costruttrici di ambulanze ricaricano nel prezzo finale il 20 per cento in più che è il costo dell'IVA a monte;

che il Comitato nazionale di volontariato è l'organismo di rappresentanza demandato ad accogliere sollecitazioni e richieste, come quella di valorizzare la presenza del volontariato negli organismi nazionali ampliandone le competenze, da consultive a propositive;

che anche se il terzo settore rappresenta un fenomeno in costante crescita lo stesso non è omogeneo, ma rispecchia le disomogeneità socio-economiche presenti nel nostro paese; da ciò derivano le preoccupazioni espresse dal mondo del volontariato circa la mancanza di agevolazioni concrete anche in termini fiscali;

che il ruolo operativo del volontariato nell'emergenza è frutto senza dubbio della capacità ed esperienza delle singole persone in campi professionali diversi, unite semplicemente da un senso civico e solidaristico molto spiccato,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga di dover adottare provvedimenti urgenti volti a tutelare e a salvaguardare le organiz-

zazioni di volontariato, incentivandole ad azioni di servizio nell'interesse della collettività e non sminuendone le funzioni e la operatività.

(4-09561)

DEMASI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che con nota del 21 gennaio 1998, n. 33/34, la Dirstat/Confedir esponeva al Ministro in indirizzo le vicende che avevano colpito un funzionario del Ministero dell'interno «reo» di essersi «rifiutato a suo tempo di violare la legge»;

che nell'esposto si legge che il funzionario appare attualmente posto nell'impossibilità di lavorare perchè avrebbe «dato fastidio» a certe «faccende» rifiutandosi di ottemperare ad «inviti» provenienti dall'alto perchè obiettivamente contrari alla normativa in materia di appalti e forniture;

che egli sarebbe stato, a seguito del rifiuto, posto a disposizione, trasferito, sottoposto a procedimento disciplinare, vittima di note di demerito;

che risulta attualmente vistosamente sottoutilizzato mentre parecchi funzionari dirigenti o direttivi vengono, di volta in volta, chiamati a sostituirne l'operatività con danni notevoli per l'Erario,

l'interrogante chiede di conoscere:

se risponda al vero quanto contenuto nell'esposto presentato dalla Dirstat/Confedir riportato, a stralcio, in premessa;

se, in caso affermativo, siano state adottate iniziative in ordine ai fatti denunciati la cui gravità sembra notevole.

(4-09562)

SERVELLO, MAGNALBÒ, SILIQUINI, PASQUALI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il Governo si appresta a dare applicazione alla legge 15 marzo 1997, n. 59, concernente la delega per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa;

che da notizie di stampa e da indiscrezioni risulterebbe predisposto un massiccio trasferimento di funzioni (attualmente attribuite alle competenze del Ministero dei trasporti e della navigazione, con particolare riguardo al settore della navigazione) alle regioni ed ai comuni, a cui si accompagnerebbe la soppressione della maggior parte degli attuali uffici statali,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali siano gli orientamenti delle proposte attualmente allo studio;

quali siano stati i criteri a base di soluzioni che ignorerebbero del tutto:

gli interessi nazionali ed internazionali coinvolti nella gestione del mare e delle coste, della navigazione interregionale, nazionale ed internazionale;

le esigenze della sicurezza della navigazione e del lavoro marittimo, della polizia marittima, portuale e demaniale;

la necessità che il nostro paese abbia una politica marittima, costiera, ambientale valida per i vincoli e per le possibilità di sviluppo coerenti agli impegni ed ai rapporti internazionali.

Si chiede inoltre di sapere:

in quale misura si ritenga che gli attuali dipendenti dell'amministrazione statale debbano pagare scelte che, lungi dall'essere promotrici di sviluppo, sarebbero certamente di danno;

quali siano le soluzioni intraviste per tutelare il loro rapporto di lavoro, la loro collocazione e loro professionalità.

(4-09563)

MANFROI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che nel dibattito sulla questione della riduzione dell'orario di lavoro il Governo ha scelto come unici interlocutori (oltre ai rappresentanti degli imprenditori) i rappresentanti dei sindacati confederali della CGIL, CISL, UIL, escludendo a priori qualsiasi altra rappresentanza sindacale autonoma;

che tale scelta si inserisce in una prassi ormai consolidata che tende ad escludere i sindacati autonomi assegnando a quelli confederali un ruolo esclusivo che contrasta con i principi di democrazia, di pluralismo, di parità di condizioni;

che tale politica «*ad excludendum*» si è manifestata di recente anche nel tentativo dei sindacati confederali di monopolizzare il «mercato sociale» attraverso i rispettivi patronati di riferimento, in virtù di una proposta di legge che tende ad escludere patronati minori;

che il metodo della concentrazione non deve comunque travalicare il ruolo primario del Parlamento a cui la Carta costituzionale assegna il compito di decidere e non quello di ratificare supinamente le decisioni assunte in sedi non istituzionali,

l'interrogante chiede di sapere:

se sulla questione dell'orario legale di lavoro il Governo non intenda recepire anche il parere delle organizzazioni sindacali autonome;

se si ritenga che comunque gli accordi stipulati con le parti sociali avranno un sufficiente grado di flessibilità, tale da garantire la libertà di scelta del Parlamento, anche nelle componenti che appoggiano il Governo.

(4-09564)

BATTAFARANO, LORETO. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che l'Arsenale della Marina militare di Taranto è interessato, da lungo tempo, da un processo di ridimensionamento di attività e competenza;

che per venire incontro ai conseguenti problemi occupazionali dei dipendenti delle imprese appaltatrici, utilizzati con carattere di continuità, fu sottoscritto dal Ministro della difesa un verbale di intesa;

che nel predetto verbale (accordo del 26 novembre 1980) il Ministro si impegnava ad attivare procedure di garanzia occupazionale per i lavoratori dell'area industriale della difesa e i dipendenti delle imprese dell'indotto;

che il progressivo ridimensionamento delle somme destinate all'attività dell'indotto ha determinato, da un lato, l'inoperabilità dell'accordo del 1980 e, dall'altro, la crisi di molte imprese e il licenziamento delle maestranze;

che tra le imprese colpite dal processo di ridimensionamento delle attività industriali affidate a terzi è da ricomprendersi la cooperativa «Amm. L. Rizzo», la quale nel 1995 ha proceduto al licenziamento ed alla collocazione nelle liste regionali di mobilità di alcune centinaia di lavoratori;

che la maggioranza di tali lavoratori versa attualmente in condizione di assoluta indigenza, a seguito dell'avvenuta scadenza dei trattamenti di mobilità con la conseguente cancellazione delle citate liste di mobilità;

che gli stessi non hanno potuto usufruire dei progetti di lavori socialmente utili previsti dall'articolo 1 della legge n. 608 del 1996;

considerato che all'interno del bacino industriale della difesa di Taranto sono state dismesse o sono in via di dismissione alcune aree che necessitano di interventi di riqualificazione e di recupero ambientale, propedeutici alla funzione collettiva,

si chiede di sapere se il Ministero della difesa, al pari di altri Dicasteri e della stessa Presidenza del Consiglio, intenda rendersi promotore di progetto di lavori socialmente utili, attualmente disciplinati dal decreto legislativo n. 468 del 1997, per il recupero, la conservazione e la riqualificazione delle aree di dismissione, destinando a tali attività i lavoratori di cui in premessa ed individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera e) del decreto legislativo n. 468 del 1997 nell'accordo del 1980 ed ancora privi di occupazione a seguito delle espulsioni dal mercato del lavoro.

(4-09565)

SPECCHIA. – *Al Ministro di grazia e giustizia e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso:

che il 18 giugno 1997 e il 18 novembre 1997 lo scrivente ha presentato due interrogazioni su alcuni lavoratori, già in servizio presso la ex base Nato di San Vito dei Normanni (Brindisi), assegnati

agli uffici giudiziari di Brindisi in applicazione della legge 9 marzo 1971, n. 98;

che in tali occasioni è stato sottolineato il pericolo del trasferimento di tali unità e ciò a seguito dell'immissione in ruolo delle stesse;

che è stato fatto anche presente che con l'utilizzo dei dipendenti ex Nato è stato possibile fronteggiare l'annosa carenza di personale amministrativo presso gli uffici giudiziari di Brindisi;

rilevato:

che è purtroppo accaduto che sono già stati disposti alcuni trasferimenti e che pertanto vi è un concreto rischio di paralizzare l'attività giudiziaria di Brindisi;

che la locale sottosezione dell'Associazione nazionale magistrati ha, nei giorni scorsi, nuovamente rappresentato la difficile situazione innanzi richiamata,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano:

necessaria la permanenza del personale della ex base Nato di San Vito dei Normanni presso gli uffici giudiziari di Brindisi;

urgente l'ampliamento dell'organico degli assistenti e dei commessi di detti uffici anche per consentire l'inserimento di tutto il personale ex Nato già in servizio.

(4-09566)

MIGNONE. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che l'accesso al credito bancario in caso di mutuo ipotecario per l'acquisto della prima casa dà diritto, all'atto della dichiarazione dei redditi, alla deducibilità fiscale nella misura del 22 per cento (ora ridotta al 19 per cento) calcolata sulla base della quota interesse corrisposta annualmente all'ente erogante il mutuo stesso;

che attualmente il calo dei tassi d'interesse applicato dalle banche alla propria clientela risulta in netto calo, come conseguenza del minor costo del denaro, attestandosi su livelli di almeno - 5 punti rispetto a tre anni addietro, determinando una corsa alla rinegoziazione del mutuo da parte di coloro che in tal modo riescono ad alleggerire il carico del loro debito;

che però le attuali norme, nel caso di rinegoziazione del proprio mutuo, cancellano il beneficio della deducibilità in sede di dichiarazione dei redditi, considerando tale operazione l'accesso ad un mutuo completamente diverso, non più contestuale all'acquisto della prima casa,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare affinché il mutuatario possa continuare ad usufruire, anche in caso di rinegoziazione, del diritto alla deducibilità fiscale nella misura e nelle forme già stabilite, configurandosi tale beneficio in un sostegno a favore dell'acquisto di un bene primario fondamentale come quello della prima casa, che il Governo Prodi ha inserito nel suo programma.

(4-09567)

BERTONI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che il Movimento di difesa del cittadino ha recentemente presentato alla procura della Repubblica presso la pretura circondariale di Napoli una denuncia circa l'impiego di amianto in unità della Marina militare;

che più specificamente, secondo la denuncia, in passato e per decenni, nei locali macchine e caldaie di talune navi i tubi di vapore surriscaldato sarebbero stati rivestiti di amianto;

che d'altra parte le fasciature utilizzate per il funzionamento delle turbine, a causa della pressione esistente, si sarebbero in molti casi sbriciolate, così da provocare la fuoriuscita di amianto;

che, come è noto, tale pulviscolo penetra nei vasi linfatici del connettivo interstiziale dei polmoni, così da cagionare l'insorgenza di carcinomi, soprattutto in danno di marinai del genio navale, meccanici, motoristi e fuochisti,

si chiede di sapere:

se sia vero che nei locali macchine e caldaie delle navi «Montecuccoli» e «Garibaldi», durante gli anni Cinquanta e fino al disarmo delle due unità, le paratie calafatate e i tubi di vapore surriscaldato erano rivestiti di amianto, in modo che ne derivava la fuoriuscita di pulviscolo della suddetta sostanza;

quanti dei 104 allievi meccanici del corso 1950-52 delle scuole CEMM di Taranto, successivamente collocati in quiescenza con pensione di anzianità, siano deceduti a causa di neoplasie polmonari;

quanti allievi meccanici, motoristi, fuochisti e del Genio navale abbiano chiesto il riconoscimento di infermità per cause di servizio, dal 1950 in poi, e quante istanze risultino tuttora inevase;

se ancora oggi venga impiegato amianto nei locali macchine e caldaie di unità della Marina militare e, in caso affermativo, quali iniziative si intenda prendere per impedire che continui una pratica così pericolosa.

(4-09568)

FUSILLO. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che nel luglio del 1997 è stato presentato il piano industriale del gruppo Ansaldo che ne affermava l'integrità come gruppo integrato elettromeccanico (energia, industria e trasporti);

che a partire dal dicembre 1997, in conseguenza delle dimissioni del presidente del gruppo, si è aperta una fase di grande incertezza per il futuro del gruppo stesso;

che non appare chiara la volontà del Governo circa i processi che si intendono percorrere per la privatizzazione e l'internazionalizzazione del gruppo Ansaldo;

che secondo notizie riportate anche dalla stampa («Il Sole 24 ore» del 7 febbraio 1998), l'amministratore delegato della Finmeccanica Alberto Lina, che ha assunto altresì la responsabilità del gruppo Ansaldo, ha ipotizzato un piano di ristrutturazione che prevede tagli occupazionali per 3.000 posti di lavoro;

che queste notizie gettano ombre sulla trasparenza del processo di internazionalizzazione del gruppo e seminano sconcerto su una vicenda che sembrava chiusa con l'acquisizione di un'alleanza internazionale ed è incredibilmente riaperta da un nuovo sondaggio finalizzato alla ricerca di altri *partner*;

che l'alleanza internazionale del gruppo Ansaldo deve necessariamente salvaguardare l'integrità del gruppo stesso se si vuole perseguire la difesa del patrimonio industriale e dei livelli occupazionali come valori primari per il paese e per le realtà territoriali interessate e non già l'interesse brutale di quanti intendono ottenere lo smembramento e la depauperizzazione del gruppo;

che il continuo rinvio dei tempi per la definizione di un'alleanza è incomprensibile, attesa la delicatezza della materia in questione, e che esso genera altresì confusione ed incertezza, con la conseguente penalizzazione del gruppo che continua a perdere commesse e a subire un danno d'immagine sul mercato internazionale, con il rischio di indebolire in maniera irrimediabile il futuro industriale di alcuni suoi settori;

che il perdurare dell'attuale situazione di stallo può essere interpretato come una consapevole strategia intesa a destabilizzare colpevolmente ed irrimediabilmente le potenzialità industriali del gruppo al fine di favorire gli obiettivi di interessi esterni incompatibili con la difesa della integrità dello stesso e con la tutela dei livelli occupazionali;

che l'eventuale ridimensionamento del gruppo darebbe un ulteriore grave colpo alla situazione occupazionale del Sud, dove si vive una vera e drammatica emergenza, e disperderebbe gli sforzi e i sacrifici di cui si son fatti carico responsabilmente i lavoratori del gruppo impegnati nella Termosud di Gioia del Colle, i quali hanno testimoniato, con l'aumento della produttività, la loro grande professionalità e l'attaccamento al lavoro, tanto da consentire, negli ultimi anni, anche l'assunzione nello stesso stabilimento di 140 giovani che oggi vedono pericolosamente traballare quel posto di lavoro così faticosamente conquistato,

si chiede di conoscere i motivi che impediscono la definizione rapida e trasparente di un'alleanza internazionale del gruppo Ansaldo che miri a salvaguardarne il patrimonio industriale ed occupazionale, atteso che esistono i presupposti perchè ciò avvenga in tempi stretti, tutelandone contestualmente l'integrità come gruppo integrato elettromeccanico.

(4-09569)

AVOGADRO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle comunicazioni e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Premesso:

che tra le migliorie che qualificano il turismo alberghiero il televisore in camera è diventato ormai un accessorio indispensabile come il telefono, il phon, l'aria condizionata, il frigobar;

che tra le migliorie non sono assolutamente favorite dall'attuale legislazione che grava gli albergatori che intendono dotare le camere di televisore con un duplice balzello, il pagamento alla SIAE, e la maggiorazione di canone e di abbonamento RAI sui singoli apparecchi televisivi aggiunti nelle camere;

che tali balzelli sono quantificabili come segue:

abbonamento base alla RAI-TV lire 476.790 + 82.225 ogni apparecchio in più;

abbonamento base alla SIAE lire 219.000 per gli alberghi a 2 stelle;

abbonamento base alla SIAE lire 491.000 per gli alberghi a 3 stelle;

abbonamento base alla SIAE lire 725.000 per gli alberghi a 4 stelle più per ogni televisore aggiunto una maggiorazione di canone pari al 10 per cento del canone base (questo per ogni categoria);

che, esemplificando, un hotel con un televisore principale e 30 aggiunti nelle camere paga:

se a 4 stelle lire 5.741.040;

se a 3 stelle lire 4.828.440;

se a 2 stelle lire 3.767.640;

che a tali somme va aggiunto il costo del televisore, il tutto per dare un servizio in più al cliente e rendere più competitiva l'offerta turistica;

che in passato una simile, anacronistica tassazione, quella sui frigoriferi nelle camere di albergo, era stata fatta decadere,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, ognuno per quanto di sua competenza, non ritengano di dover rivedere l'attuale legislazione, fortemente penalizzante per quegli imprenditori che vogliono qualificare la loro offerta, e per questo motivo meritevoli non già di penalizzazioni ma di incentivi;

se, nell'ottica di tale revisione, non ritengano di dover far pagare agli alberghi solamente l'abbonamento base alla RAI e l'abbonamento base alla SIAE.

(4-09570)

VALENTINO. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che l'ingegnere Giuseppe De Lorenzo, vincitore di un concorso per laureati indetto dall'Enel, portatore di grande esperienza sviluppata all'interno di grandi multinazionali dell'elettronica, è, nonostante tali obiettivi requisiti, relegato a svolgere funzioni certamente inadeguate;

che l'Enel, benchè possa disporre di uomini dotati come l'ingegner De Lorenzo, adottando criteri di valutazione che lasciano fortemente perplessi, ha nominato dirigente il signor Paolo Rossi, proveniente dai ranghi dei turnisti di sala manovra e privo di titoli adeguati alle funzioni che è stato chiamato ad assolvere;

che non può suscitare perplessità il fatto che l'ingegner Giuseppe De Lorenzo è da circa dieci anni inquadrato al minimo livello contrattuale mentre il signor Rossi – il cui *curriculum* rivela modeste esperienze – ricopre un ruolo dirigenziale che presuppone ben altre cognizioni sia sotto il profilo tecnico che manageriale;

che tale stato di cose rende invincibile il sospetto che i criteri di valutazione dei requisiti del personale dell'Enel siano condizionati da

contingenze che esulano dall'esame delle reali capacità dei soggetti che vengono considerati ed hanno quale presupposto inaccettabili favoritismi,

l'interrogante chiede di conoscere in forza di quali valutazioni di opportunità l'Enel abbia disposto la nomina a dirigente del signor Rossi disattendendo, invece, le legittime aspirazioni dell'ingegner De Lorenzo ed inoltre se non si ritenga che tali criteri confliggano con l'esigenza di trasparenza e di incentivazione della maggiore professionalità indispensabili nel momento in cui l'azienda si avvia faticosamente verso la privatizzazione.

(4-09571)

BEVILACQUA, BONATESTA, MARRI, PACE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che, nel corso della edizione del Tg3 delle 19 di ieri (10 febbraio 1998), la conduttrice Bianca Berlinguer ha dedicato al Ministro dei trasporti, Burlando, un servizio sulle vicende dell'ex manager delle Ferrovie dello Stato Ercole Incalza, arrestato dai magistrati di Perugia;

che, già nell'edizione principale del Tg3 di domenica 9 febbraio, la signora Berlinguer aveva contestato al Ministro che Incalza fosse ancora in forza alle Ferrovie dello Stato dopo oltre un anno dallo scandalo che lo aveva coinvolto, insieme all'ex amministratore delegato Lorenzo Necci e al banchiere Pierfrancesco Pacini Battaglia;

che il ministro Burlando replicava sostenendo che la informazione era errata, in quanto Incalza era uscito da tempo dalle Ferrovie dello Stato;

che, nel corso dell'edizione del Tg3 di ieri, la signora Berlinguer ha fornito dettagliate informazioni sull'intera vicenda riguardante Incalza, facendo notare che lo stesso ha, di fatto, lasciato le Ferrovie dello Stato solo nello scorso mese di ottobre, entrando subito dopo a far parte della commissione italo-francese che si occupa del traforo ad alta velocità del Frejus, un'opera da 15.000 miliardi, parte fondamentale di tutto il progetto Alta velocità;

che, se ciò risponde al vero, la nomina di Incalza è direttamente riconducibile al ministro Burlando,

gli interroganti chiedono di sapere:

come mai il Ministro dei trasporti disconosca una nomina rientrante nelle sue competenze;

quale sia la valutazione del Presidente del Consiglio sul fatto che taluni Ministri rilascino dichiarazioni che non sempre corrispondono alla realtà dei fatti; cosa che mal viene sopportata dall'opinione pubblica;

se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga di intervenire al fine di limitare al massimo esternazioni di tal fatta che, andando ad inserirsi nell'attuale contesto di crisi dell'intero sistema ferroviario, finiscono col coinvolgere oltre che la credibilità del paese anche la dignità dell'intero Consiglio dei ministri.

(4-09572)

CAPALDI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* –
Premesso:

che dal 31 gennaio 1998 la linea ferroviaria Roma-Viterbo è chiusa per lavori nel tratto Roma-San Pietro-Cesano;

che dal giorno successivo sono stati attivati servizi sostitutivi con autobus secondo i seguenti itinerari:

da Oriolo-Manziana e Bracciano per Ladispoli;

da Anguillara e Cesano per Prima Porta-Settebagni;

da Casoria alla stazione provvisoria di Pineto;

che i tempi di percorrenza desunti dai nuovi orari forniti dalle Ferrovie evidenziano, oltre ai due o più trasbordi previsti, praticamente l'impossibilità di utilizzare la linea Roma-Viterbo, con circa 40 minuti in più rispetto ai vecchi orari su un percorso ferroviario di 60-70 chilometri (naturalmente negli orari non vengono tenuti in considerazione i forti ritardi dovuti al caotico traffico romano);

che l'interruzione, secondo i tempi programmati, si protrarrà fino al 2000;

che la tratta ferroviaria Capranica-Orte, attualmente chiusa, può rappresentare una valida alternativa alla chiusura della tratta Roma-Viterbo per il bacino di passeggeri di Vetralla, Capranica, Bassano, Sutri, Oriolo, Ronciglione, che potrebbero facilmente raggiungere Orte e da lì proseguire per le loro destinazioni avendo la percorrenza Capranica-Orte un tempo massimo di 35 minuti e quindi una percorrenza Capranica-Orte-Roma Termini (o viceversa) di circa 75 minuti;

che nella tratta Capranica-Orte si tratterebbe di eseguire lavori di automazione dei passaggi a livello già programmati ed inspiegabilmente interrotti nel 1994, con materiale abbandonato nelle stazioni, la cui esecuzione potrebbe essere completata in pochi mesi;

che la tratta Capranica-Orte è parte integrante della trasversale ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte-Terni-Ancona di cui anche recentemente, in data 14 gennaio 1998, il Ministro dei trasporti, parlando presso il municipio di Civitavecchia, ha ribadito l'impegno al ripristino,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire per segnalare alle Ferrovie dello Stato l'opportunità sopra richiamata e come intenda dare pratica attuazione all'impegno di riattivazione della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica e Capranica-Orte.

(4-09573)

PETRUCCI, MARCHETTI. – *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, del commercio con l'estero e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* –

Premesso:

che la società Imeg, azienda *leader* del settore lapideo, da diverso tempo si trova al centro di una profonda crisi che mette a repentaglio circa 230 posti di lavoro ed altri derivanti dall'indotto;

che la proprietà ed in particolare la società Viadana Padana che fa capo al signor David Fisher ostacola ogni proposta di soluzione che possa consentire il mantenimento dell'occupazione;

che il signor Fisher ha assunto atteggiamenti poco corretti nei confronti delle organizzazioni sindacali e delle maestranze facendo perdere credibilità e prestigio alla azienda Imeg;

che anche in Israele sembra in corso da alcuni mesi una inchiesta nei confronti del signor Fisher, da parte del Dipartimento nazionale anti-frode, per il sospetto impiego illegale dei fondi a lui concessi dal centro dei finanziamenti del Ministero dell'industria israeliano;

che lo stesso Fisher per finanziare il progetto Beer-Sheva avrebbe ottenuto dal Banco di Napoli, con la garanzia della SACE, un prestito per un valore pari a cento milioni di dollari;

che detto prestito parrebbe garantito da azioni della Viadana Padana, del gruppo Dunhill Italia, attualmente non più in possesso della stessa società ma passate ad altre società controllate dallo stesso David Fisher ma con sede all'isola di Man,

si chiede di sapere:

quando il Banco di Napoli con la garanzia della SACE avrebbe erogato il prestito di cento milioni di dollari;

quali siano le garanzie offerte della Dunhill Italia di David Fisher a fronte di tale prestito;

se il prestito sopra indicato sia servito realmente al progetto Beer-Sheva e l'attuale stato di detto progetto.

(4-09574)

MONTELEONE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che ripetute notizie apparse su «La Gazzetta di Basilicata» evidenziano numerosi disservizi presso le stazioni ferroviarie di Metaponto, Policoro e Ferrandina, in provincia di Matera;

che, per errore, presso la stazione ferroviaria di Metaponto, lo scorso 21 dicembre, il Pendolino delle ore 21,30, proveniente da Roma, ha fatto sosta solo per qualche secondo effettuando poi una fermata straordinaria a Ginosa Marina, in provincia di Taranto;

che tale episodio si unisce ad una lunga serie di disservizi che i viaggiatori in transito sulla tratta ferroviaria Taranto-Roma sono stati costretti a sopportare per colpa delle Ferrovie dello Stato;

che quanto è accaduto lo scorso 21 dicembre è da addebitarsi al ridimensionamento di personale presso la stazione ferroviaria di Metaponto, che andrebbe invece potenziata poichè risulta baricentrica rispetto ad un'area a forte vocazione turistica e commerciale;

che la stazione ferroviaria di Policoro, altro centro a forte sviluppo turistico e commerciale del Metapontino, è stata addirittura soppressa per quanto riguarda il personale e versa in uno stato di fatiscenza;

che il servizio reso ai passeggeri, che sono costretti a pagare un biglietto di fascia «Eurostar», risulta sicuramente insoddisfacente, sia per i tempi di percorrenza che per il mancato collegamento

da Ferrandina a Matera per il treno Eurostar delle ore 20,50, proveniente da Roma;

che agli stessi passeggeri diretti da Metaponto a Roma con il treno delle ore 1,00 non viene più consentito, come nel passato, di usufruire del servizio cuccetta per un'arbitraria decisione delle Ferrovie dello Stato;

che su tale linea risultano assolutamente insufficienti il controllo e la vigilanza, come testimoniano i frequenti casi di furti e rapine,

l'interrogante chiede di sapere quali interventi si intenda adottare per:

potenziare la stazione di Metaponto e riattivare quella di Policoro;

attivare per i passeggeri da e per Matera un collegamento celere, continuativo e adeguato alle tariffe di biglietto ferroviario dei treni Eurostar ed Intercity da e per Roma, che effettuano fermata presso la stazione di Ferrandina;

ripristinare il servizio cuccetta per i viaggiatori diretti a Roma dalla stazione di Metaponto con il treno delle ore 1,00.

(4-09575)

COSTA. – Al Ministro di grazia e giustizia. – Premesso:

che la legge n. 254 del 1997 delegava il Governo all'emanazione di un decreto legislativo per attuare la soppressione delle attuali sezioni distaccate presso le preture circondariali e provvedere all'istituzione delle sezioni distaccate di tribunale;

che si è avuta notizia che il Governo ha proposto di accorpate la sezione di Ugento a Casarano, quella di Campi Salentina a Lecce e quella di Nardò a Gallipoli;

che, in realtà, la delega non prevedeva gli accorpamenti quanto piuttosto la necessità che il Governo provvedesse alla redistribuzione del territorio della provincia in modo da offrire un migliore servizio della giustizia;

che le caratteristiche della città di Ugento sono ottimali per l'istituzione di una sede distaccata di tribunale,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno che nella redistribuzione del territorio della provincia di Lecce, così come determinato dai sindaci di tutti i comuni, coordinati dal presidente della provincia, venga istituita in Ugento una delle sedi distaccate di tribunale.

(4-09576)

COSTA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali. – Premesso:

che il comune di Corsano (Lecce) nell'anno 1989 ha dichiarato dissesto finanziario a norma dell'articolo 25 del decreto-legge n. 66 del 1989;

che con atto del commissario *ad acta* approvato dalle Commissioni centrali per gli organici degli enti locali in data 14 dicembre 1993 si è disposta la mobilità di 25 dipendenti;

che con atto n. 3927/E3 del 18 maggio 1994 la Direzione centrale delle finanze locali ha approvato l'ipotesi di bilancio stabilmente riequilibrato relativo all'anno 1989;

che il 25 febbraio 1996 il Ministro dell'interno ha approvato il piano di estinzione dei debiti del comune predisposto dall'organo straordinario di liquidazione;

che per effetto dell'accaduto sono state poste in mobilità 25 unità di personale delle quali una si è dimessa, 4 sono state inserite in pianta organica sostituendo personale che nel frattempo è andato in pensione e 5 sono state collocate dalla Funzione pubblica presso altre amministrazioni;

che alla data odierna 15 unità di personale di sesta qualifica sono rimaste in disponibilità;

che il comune di Corsano a tutt'oggi ha onorato il disposto del decreto del Presidente della Repubblica 24 agosto 1993, n. 378, provvedendo al pagamento degli emolumenti spettanti ai dipendenti posti in disponibilità;

che il decreto-legge n. 106 del 1995 prevedeva in deroga al decreto del Presidente della Repubblica n. 378 del 1993 che la corresponsione del trattamento economico di base annuo lordo spettante al personale degli enti locali in stato di dissesto finanziario posto in mobilità fosse anticipata dal Ministero dell'interno nella misura del 90 per cento;

che l'amministrazione del comune di Corsano, relativamente agli emolumenti anticipati ai dipendenti posti in mobilità, ha ricevuto il rimborso del 90 per cento soltanto fino al 31 dicembre 1995, comportando ciò gravi situazioni debitorie,

l'interrogante chiede di sapere:

se si intenda intervenire per disporre il rimborso delle somme già anticipate, al fine di permettere al comune di Corsano di poter affrontare in questo corrente esercizio finanziario la normale gestione dei servizi, comprese le competenze stipendiali dei propri dipendenti;

se si intenda provvedere con urgenza al collocamento delle unità di personale in disponibilità, non potendo più il comune di Corsano assicurare le competenze stipendiali.

(4-09577)

SERVELLO, MONTELEONE, MARTELLI, CASTELLANI Carla.
- *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso:

che la legge della regione Lombardia n. 31 del 1997 sulla riorganizzazione dei servizi socio-sanitari regionali prevede l'attivazione dal 1° gennaio 1998 delle nuove aziende sanitarie locali e delle nuove aziende ospedaliere;

che ogni ritardo nell'attuazione della riforma genera disagio negli operatori responsabili e sfiducia da parte dei cittadini nei confronti

delle strutture sanitarie pubbliche, già considerate, talvolta ingiustamente, non rispondenti ai bisogni degli utilizzatori;

che la mancata attuazione di una legge regionale, a causa di ritardi dovuti all'amministrazione centrale, provoca sconcerto e irritazione in ordine all'efficacia degli spazi di autonomia riconosciuti dallo statuto regionale;

che a tutt'oggi le tesorerie provinciali della Banca d'Italia, pur avendone la disponibilità, non hanno ancora attivato le relative aperture presso i tesorieri delle nuove aziende sanitarie;

che tale situazione di fatto determina lo sperpero ingiustificato di fondi da parte delle aziende, obbligate a ricorrere al sistema creditizio per i finanziamenti correnti e quindi a pagare interessi passivi che si potrebbero evitare,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio non intenda porre in essere un autorevole intervento presso il Tesoro affinché possano essere attivate le relative aperture presso i tesorieri delle nuove aziende sanitarie, permettendo di sbloccare nel più breve tempo possibile lo sperpero denunciato;

quali iniziative il Governo intenda assumere per identificare i responsabili di tali ritardi e degli sprechi conseguenti.

(4-09578)

WILDE. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso:

che nelle norme generali della «disciplina della navigazione nelle acque interne lombarde» (Ordinanza del Presidente della giunta regionale 3 luglio 1997, n. 58600) il titolo I, punto 7, riguarda l'ammarraggio ed il decollo di aeromobili condotti da piloti muniti di licenza di volo nelle superfici autorizzate dalla regione Lombardia e dalla direzione circoscrizionale aeroportuale;

che in particolare il punto 8 recita: «Per le attività di addestramento sotto responsabilità del pilota istruttore ai sensi delle norme aeronautiche vigenti gli spazi acquei dei laghi maggiori ubicati ad una distanza superiore di 500 metri dalla riva, in aree libere non attraversate dalle rotte della navigazione pubblica, indicate nell'allegato cartografico (allegato B), sono assentiti all'uso quali idrosuperfici non segnalate»,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno rivedere le norme in merito, soprattutto in base alla responsabilità delle autorizzazioni e di coloro che effettuano tali attività, anche alla luce degli ultimi e noti eventi e di quelli passati (si veda la caduta di un aereo militare, con due piloti deceduti a pochi metri dalla riva della penisola sirmionese), e ciò in relazione anche all'alto traffico lacuale che investe tutto il basso Garda, sia fuori dalle rotte della navigazione pubblica sia per la presenza di un elevato numero di darsene, pontili e cantieri;

se in base alla disponibilità prevista dalla carta nautica non si ritenga logico definire in modo chiaro anche eventuali autorizzazioni

e non lasciare «libero» ammarraggio e decollo fuori dalle rotte della navigazione pubblica;

se siano già state concesse autorizzazioni da parte dei sindaci del basso Garda;

se si ritenga una semplificazione il pianificare eventuali autorizzazioni rimanendo fuori dalle rotte della navigazione pubblica, quando lungo le rive esistono numerosi cantieri e darsene e su tutto il litorale è permessa la navigazione sia a motore che a vela, per cui tale parte di lago rimane comunque altamente trafficata e quindi ad alto pericolo per tale attività;

se si ritenga che le responsabilità legate ad attività di addestramento al volo, sotto la responsabilità del solo pilota, diano le opportune e sufficienti garanzie di copertura soprattutto in caso di incidenti;

se risulti che nella penisola di Sirmione, sotto vincolo ambientale per decreto, sia preclusa tale attività o se sia permessa;

nell'eventualità che un comune conceda l'autorizzazione, come si ritenga che si possa comunque garantire la funzione di vigilanza che gli compete ed in tale caso chi la debba effettuare.

(4-09579)

WILDE. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che in relazione al recente acquisto effettuato dal comune di Brescia del centro sportivo San Filippo per la somma complessiva di lire 17 miliardi i *media* locali hanno riportato che tale somma sarebbe stata erogata dall'Istituto per il credito sportivo;

che è importante rilevare che le finalità dell'Istituto per il credito sportivo (articolo 2, comma primo, dello statuto tutt'ora vigente) sono l'esercizio del credito sotto forma di mutui a medio e lungo termine concessi per la costruzione, l'ampliamento, l'attrezzatura, il miglioramento degli impianti sportivi, l'acquisizione delle aree per la costruzione, l'acquisto di immobili da modificare nella destinazione d'uso ed economica finalizzata alle attività sportive;

che il mutuo concesso al comune di Brescia rientra nel piano coordinato con la regione Lombardia ed il CONI sulla base di una convenzione, che è lo strumento operativo, per un importo complessivo di 50 miliardi in tre anni, al fine d'incentivare la programmazione territoriale e quella relativa alle diverse discipline sportive riconosciute dal CONI, ai fini della costruzione di nuovi impianti e del recupero di quelli fatiscenti ovvero abbandonati,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ravvisino che l'acquisto da parte del comune di Brescia del complesso sportivo non rientri nelle finalità istitutive (statutarie) dell'Istituto per il credito sportivo al fine di ottenere il mutuo di 17 miliardi e quindi se sia da ritenersi illegittima tale erogazione;

se i Ministri in indirizzo, visto che si è trattato dell'acquisizione di un impianto efficiente, non ritengono che l'offerta dovesse essere

valutata dal mercato, pubblicizzandola e non sottraendola agli operatori privati del settore;

chi risulti abbia realizzato le stime e certificato le perizie e se gli *standard* costruttivi siano stati rispettati;

se la somma di 50 miliardi fosse quella complessiva destinata ai capoluoghi di provincia dell'intera Lombardia e se in tal caso sia da ritenersi lecito l'aver concesso ad un solo capoluogo l'intero *badget*;

se, come pubblicizzato dai *media* locali, l'importo della convenzione comune di Brescia-Istituto per il credito sportivo sia per tre anni complessivamente di 50 miliardi e in tal caso quali altre strutture ed in quale località si preveda di attuare ai sensi della predetta convenzione.
(4-09580)

WILDE. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e per gli affari regionali.* – Premesso:

che a seguito dell'abrogazione della legge 24 dicembre 1957, n. 1295, e successive modificazioni e integrazioni, fatta eccezione per gli articoli 2, quarto comma, 3, settimo comma, e 5, in base all'articolo 161 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 (testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia), l'Istituto per il credito sportivo non ha ancora modificato il suo assetto pubblicistico;

che il consiglio di amministrazione conferì a suo tempo (1993-94) ad un esperto in materia, il professor Paolo Ferro Luzzi, il mandato di presentare una proposta «per una eventuale diversa impostazione dell'Istituto sia sotto il profilo della normativa statutaria che sotto quello dell'operatività» (cfr. relazione del direttore generale all'esercizio 1994);

che sino ad ora non sembra che si sia approdati al risultato della trasformazione in società per azioni dell'Istituto e le resistenze al riguardo provengono dal sistema pubblicistico monopolistico dello sport italiano che ha nel CONI il suo ente esponenziale;

che il principio della sussidiarietà implica che la cura degli interessi del cittadino venga innanzi tutto attribuita all'ente locale e che, di conseguenza, ricade su quest'ultimo la responsabilità per la soluzione dei problemi più immediati; pertanto l'Istituto per il credito sportivo deve adeguarsi agli interessi individuali e collettivi del cittadino e dell'operatore privato per la migliore gestione delle risorse economiche e finanziarie,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo ritengano giustificabile tale situazione di stallo nell'assetto normativo e se ritengano altresì che essa possa protrarsi ulteriormente, e tanto meno se ritengano apprezzabile continuare a far sì che l'attività della banca abbia come punto di riferimento l'ente pubblico sportivo, sia per le finalità ed i destinatari del credito, sia per la costituzione del patrimonio, sia per le procedure di erogazione dei mutui, sia per l'organizzazione e la formazione degli organi di amministrazione;

se in base all'attuazione della legge n. 59 del 1997 («legge Bassanini»), relativa alle deleghe per la riforma degli enti dello Stato, non si ritenga che debbano a tale scopo essere interessati sia l'Istituto del credito sportivo che il CONI.

(4-09581)

WILDE. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che in relazione ai flussi di pesce, dal Garda all'emissario Mincio e viceversa, è importante notare che da anni sono richieste «ruote di risalita» da installare lungo il fiume per favorire la migrazione delle varie specie di pesci;

che in Europa tali impianti sono presenti ovunque al fine di favorire lo sviluppo ittico, specialmente quando i flussi migratori e non sono ostacolati da opere pubbliche, argini, dighe e deviazioni di percorsi che prevedono dislivelli,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda provvedere all'installazione delle «ruote di risalita», o trovare altre soluzioni, in quei precisi punti che sono ostacolati da opere pubbliche recenti e non, come per esempio presso la diga di Salionze (Mantova);

se tale soluzione non sia consigliabile ed urgente specialmente per quelle specie di pesce che migrano, come l'anguilla, la cui presenza tra l'altro è in forte calo in tutto il Garda;

se si abbiano dati recenti relativi alla presenza di nutrie nei canneti del basso Garda e se queste potrebbero in futuro creare problemi all'ecosistema dei canneti;

se non si ritenga che sia il caso di attivare nel Garda il ripopolamento della trota andando alla ricerca di quella specie che meglio si riproduce nel bacino lacustre, non proseguendo con l'immissione di «trote fario» che hanno già da tempo dimostrato forti limiti legati alla riproduzione.

(4-09582)

WILDE. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e di grazia e giustizia.* – Premesso che da notizie provenienti dall'Ansaldo, società dell'IRI-Finmeccanica, e da alcuni *media* nazionali e locali, il nuovo amministratore delegato Alberto Lina, a seguito di una attenta verifica dei bilanci relativi alla gestione di Bruno Musso, avrebbe riscontrato che le perdite della suindicata azienda sarebbero superiori a quelle dichiarate precedentemente, si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non intendano verificare tali allarmanti notizie e dare risposte in tempi brevi in merito nonchè chiarire quale strategia industriale sia prevista per l'Ansaldo e per i suoi lavoratori;

se corrisponda a verità che il sacrificio del settore energia dell'Ansaldo sarà di 2.000 posti e se corrisponda altresì al vero che è prevista la chiusura della Franco Tosi di Legnano con 2.000 lavoratori;

se non si ritenga che tutti i quadri delle aziende Ansaldo debbano essere informati in anticipo di quello che sarà il loro futuro;

se in relazione ai recenti fortissimi rialzi di borsa relativi a Finmeccanica ed Ansaldo Trasporti, visti i risultati aziendali, e pur riconoscendo di essere in fase di ristrutturazione, non risulti che la Consob ravvisi i reati di *insider trading* o aggio nella vicenda in oggetto.

(4-09583)

WILDE, LAGO. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che in relazione alla scelta della candidatura del bacino di utenza turistico-sportiva di Torino invece di Venezia per lo svolgimento delle XX Olimpiadi invernali del 2006 si possono notare le seguenti differenze:

	Torino	Venezia
entrate	1.046 miliardi	1.102,3 miliardi
investimenti	872 miliardi	1.077,9 miliardi
investimenti in conto capitale .	1.934,4 miliardi	1.000 miliardi;

che le località delle gare per le prove alpine nel bacino torinese sono Sestriere e San Sicario mentre per quello veneto sarebbero state Cortina D'Ampezzo, Arabba, Selva di Cadore e Zoldo Alto,

si chiede di sapere:

se i maggiori investimenti in conto capitale previsti da Torino e relativi all'aeroporto per complessivi 250 miliardi, di cui 145 miliardi per infrastrutture ed impianti dello stesso e 60 miliardi per il prolungamento nord e sud della pista, derivino da perizie, se esse siano attendibili e se si ritenga lecito che debbano essere «scaricati» sui costi dell'Olimpiade;

se, in relazione agli investimenti già effettuati in occasione dei campionati del mondo di sci alpino al Sestriere, gli importi relativi alla viabilità comunale e provinciale di 100 miliardi ed ai collegamenti Sestriere-San Sicario per 18 miliardi e Sestriere-Pragelato per altri 10 miliardi rispettino le reali esigenze locali, se gli investimenti per i campionati del mondo di sci del 1997 siano stati completamente erogati, e a quanto ammontino ed a quali località siano stati aggiudicati;

quali siano le località del bacino torinese che beneficeranno dei 70 miliardi relativi al potenziamento e alla sostituzione degli impianti di risalita.

(4-09584)

WILDE, LAGO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che la trasmissione «Maastricht-Italia» di venerdì 30 gennaio 1998, andata in onda sulla terza rete della RAI, ha trattato la «liberalizzazione del commercio»; presenti alla trasmissione erano il Ministro dell'industria Bersani, l'onorevole Tremonti ed il Presidente della Concommercio Billè;

che in più occasioni ed in particolari momenti che esigevano chiarezza il conduttore signor Friedman ha tolto la parola sia a Billè che

a Tremonti, gestendo quindi la trasmissione in modo assolutamente paragonativo;

che il conduttore ha intervistato il dottor Ruggiero definendolo «padre di Billè», come se fosse a livello mondiale il padre del commercio e non responsabile dei «grandi commerci», confondendo così il telespettatore, ma sempre con finalità paragonativa, come se tale paternità fosse determinante in una scelta strategica come la liberalizzazione del commercio «interno» al dettaglio;

che a Londra sono stati intervistati cittadini che hanno definito ottimale il contesto del loro commercio, si è visto ad esempio un pakistano che si è dichiarato soddisfatto dell'apertura del proprio locale, ma solo in base alle dichiarazioni del cronista;

che a Salerno è stata pubblicizzata l'apertura di circa 200 esercizi commerciali, superando da quanto si è compreso le regole e norme previste dalla legge n. 426 del 1973, quindi attuando di fatto la liberalizzazione;

che è quanto mai strano che in un contesto delicato, qual è quello della liberalizzazione del commercio, per cui da pochi mesi i cittadini si sono anche espressi tramite *referendum* in modo opposto, si attivi un apparato televisivo atto a portare alle conclusioni volute dal Governo e non a dare al contrario un quadro trasparente della situazione, soprattutto in relazione alla realtà italiana diversa da quella degli altri paesi europei,

si chiede di sapere:

se non sia il caso di utilizzare la televisione di Stato quale strumento vero di informazione e non come strumento paragonativo, come è stato fatto nel caso suindicato, atto a supportare un determinato obiettivo, in un contesto tutt'altro che facile da sostenere e da esporre, e quindi pilotando a tutti i costi le conclusioni;

se il sindaco di Salerno abbia lanciato veramente la liberalizzazione ancora prima che essa venga definita con decreto legislativo e quindi se siano state rispettate le leggi in materia o se solo si tratti di propaganda al progetto del Governo;

se si sia a conoscenza se il Presidente della Commissione di vigilanza sulla RAI intenda verificare quanto sopra esposto e come il Garante valuti tale contesto;

quanto sia costata la trasmissione «Maastricht-Italia» del 30 gennaio 1998 e quanto percepisca il conduttore.

(4-09585)

WILDE, LAGO. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che in relazione alle candidature italiane per i XX Giochi olimpici invernali del 2006, nello schema di analisi del Tema 1, nella parte relativa alle caratteristiche nazionali e regionali, al punto 1.2, si chiede di fornire una lista dei vari partiti nazionali e/o regionali e se abbiano rappresentanti presso le autorità esecutive e legislative, specificando se ci sono partiti che sono stati messi al bando;

che al punto 1.9 si chiede di indicare in modo conciso le opinioni dei vari partiti politici, sia nazionali che regionali;

che al punto 2.7 si chiede di citare brevemente l'opinione dei diversi partiti politici locali sulla possibilità di ospitare i Giochi;

che al punto 2.9 si chiede di informare circa l'esistenza di gruppi che si oppongono alla candidatura e di descrivere i mezzi che potrebbero essere utilizzati per opporsi alla candidatura,

si chiede di sapere:

quali siano state le risposte da parte dei responsabili del bacino torinese e di quello veneziano;

quale influenza avessero nella scelta le risposte relative all'indagine politica ed in particolare chi abbia fornito l'opinione dei vari partiti politici, sia nazionali che regionali, relativi al punto 1.9;

quali siano le motivazioni per cui Torino ha risposto alla maggioranza dei quesiti rispetto a Venezia.

(4-09586)

GASPERINI. – Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e delle finanze. – Premesso:

che il decreto-legge del 25 settembre 1997, n. 324, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 26 settembre 1997, recante incentivi per la rottamazione, all'articolo 1 afferma che il contributo per la rottamazione è riconosciuto agli acquisti di veicoli effettuati tra il 1° ottobre 1997 ed il 31 gennaio 1998;

che il decreto ministeriale 25 novembre 1985, «Nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche», obbliga gli acquirenti di autovetture a pagare le tasse automobilistiche in unica soluzione, impedendo quindi il frazionamento del pagamento della tassa automobilistica, e che tale disposizione è stata reiterata dal decreto ministeriale 27 dicembre 1997, «Modalità di pagamento delle tasse automobilistiche»;

che moltissimi cittadini nel mese di gennaio hanno rottamato la propria vettura per comprarne una nuova usufruendo degli incentivi statali, avendo il bollo auto in scadenza al 31 dicembre 1997 e la possibilità di rinnovarlo entro il 31 gennaio 1998;

che gli stessi si sono trovati conseguenzialmente a dover subire una doppia imposizione di pagamento del bollo auto in quanto obbligati a pagare il predetto sia per l'autovettura rottamata che per quella acquistata con gli incentivi, poichè, onde evitare il doppio pagamento, l'autovettura avrebbe dovuto essere rottamata o dismessa entro il 31 gennaio 1997, come rispondono tra l'altro gli uffici dell'Automobil Club Italiano interpellati in proposito da molti degli interessati,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti di cui sopra;

perchè, visti gli inconvenienti in cui incorrono i cittadini che con il decreto sulla rottamazione si afferma di voler agevolare, il decreto sulla rottamazione sia stato prorogato fino al 31 gennaio 1998 e non messo in scadenza al 31 dicembre 1997;

se e quali provvedimenti si intenda prendere per risolvere le situazioni in cui si trovano i cittadini di cui sopra, sottoposti ad un iniquo prelievo fiscale;

se non ritengano comunque i Ministri in indirizzo, qualora non volessero sanare le predette situazioni, che sarebbe dovere dei propri Dicasteri avvisare i cittadini che la reale convenienza dell'operazione di rottamazione sarà pari all'importo del contributo meno il valore dell'imposta di bollo.

(4-09587)

BATTAFARANO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che l'ufficio di polizia di frontiera-scalo marittimo di Taranto è collocato in un fabbricato di proprietà del Ministero dei trasporti e della navigazione-demanio marittimo, ubicato nel porto di Taranto, sito in prossimità degli scaricatori dei minerali ferrosi; esso ospita una forza organica di 45 dipendenti della polizia di Stato e 3 impiegati civili del Ministero dell'interno, che operano quotidianamente nei soli 7 locali disponibili, usufruendo di un unico servizio igienico dove l'acqua «potabile», quando c'è, è approvvigionata da una vecchia conduttura che finora non è stata sostituita;

che oltre al degrado ambientale che regna nel territorio portuale circostante, tutto ciò crea un conseguente nocumento allo stato di salute degli appartenenti all'ufficio di polizia di frontiera-scalo marittimo di Taranto in contrasto con quanto previsto in tema di prevenzione e di sicurezza dei luoghi di lavoro;

che in data 16 febbraio 1996, dopo oltre 10 anni, finalmente sono cominciati e sembrano essere finiti, con l'arrivo del 1998, i lavori di sopraelevazione di un piano dell'edificio da destinare ad uffici, assolutamente inadeguati ed incompleti, e di costruzione di un garage per il ricovero di 4 autovetture, il tutto forse non corrispondente all'entità del finanziamento erogato dal competente Ministero, giacchè non si è mai conosciuto nè lo stesso nè tantomeno il relativo progetto, predisposto per la realizzazione dall'ufficio del Genio per le opere marittime di Bari;

che attualmente i termini di consegna appaiono remoti in quanto sembra che:

le opere di climatizzazione, in un primo tempo previste, non sono state realizzate perchè pare che l'originario progetto non sia più rispondente ai requisiti di legge;

la costruzione della scala antincendio non è stata realizzata;

la realizzazione della recinzione dell'edificio non è stata effettuata;

la messa in opera dell'impianto di illuminazione non è stata effettuata ed attualmente vi sono solo 2 lampadine appese nel corridoio;

la messa in opera dell'adeguamento in base alla legge n. 46 del 1990 dell'impianto elettrico, nel piano terra dell'edificio, già in uso, non è stata ancora realizzata;

che agli operatori della Polmare di Taranto tocca invece attualmente operare in una sede dove non vi sono ambienti adatti a svolgere i compiti istituzionali propri di un ufficio di polizia, dove gli agenti sono costretti a contendersi le poche suppellettili esistenti, dove si hanno grosse difficoltà a ricevere gli utenti, sia italiani che stranieri, e dove andrebbero potenziati i mezzi di difesa passiva idonei a garantire l'incolumità dei poliziotti;

che risulta evidente la condizione indecorosa degli operatori e l'immagine scadente di un servizio reso alla collettività italiana e straniera nonostante l'impegno profuso con spirito di abnegazione e senso del dovere nello svolgimento dei compiti istituzionali, nello specifico campo della polizia di frontiera e della polizia giudiziaria;

in considerazione anche dell'entrata in vigore del Trattato di Schengen, dell'imminente collegamento marittimo con il servizio traghetto Taranto-Catania e dell'utilizzo del Molo Polisettoriale concesso alla società Evergreen,

si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda urgentemente adottare per far sì che finalmente i lavori di cui sopra siano completati.

(4-09588)

BATTAFFARANO, PAPPALARDO, DIANA Lorenzo, VELTRI, MIGNONE, BERTONI. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che la mancata riforma dei consorzi agrari sta determinando gravi problemi nel settore, in particolare tra i lavoratori licenziati dal marzo 1997 (oltre il 90 per cento nelle aree del Centro e del Sud d'Italia) e per quelli che saranno coinvolti nei processi di riorganizzazione;

che la legge finanziaria del 1998 ha stanziato 1.500 miliardi per il capitolo «ammassi consorzi agrari»,

si chiede di sapere:

se non si ritenga di destinare una parte delle suddette risorse alla promozione di attività di «nuovi consorzi» sia sotto forma di ammortizzatori sociali sia di iniziative di riqualificazione professionale del personale sia di realizzazione di progetti di servizi al settore agricolo ed agroindustriale;

se non si ritenga di coinvolgere il Comitato per l'occupazione (Task-force) nella gestione degli esuberanti dei lavoratori dei consorzi agrari.

(4-09589)

WILDE. – *Ai Ministri di grazia e giustizia e per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che «Il Corriere della sera» del 3 febbraio 1998, a pagina 45, ha pubblicato la notizia dal titolo «Foro Italice-Appello del presidente della ventesima circoscrizione Clarke. L'aula bunker deve tornare allo sport. Chiesto l'intervento del ministro Veltroni per liberare l'ex palestra di scherma»;

che in relazione alla risposta del ministro Flick ad una interrogazione parlamentare in merito viene annunciato che il Ministero non è in grado di rilasciarla in tempi brevi, prima che venga individuata una soluzione idonea alternativa che consenta di ovviare alla carenza di spazi che da sempre affligge l'attività degli uffici giudiziari di Roma;

che la Corte di cassazione, con sentenza n. 5668 del 25 giugno 1997, ha sancito che deve considerarsi risarcibile non solo il danno patrimoniale ma anche il danno conseguente alla grave perdita di prestigio ed al grave deterioramento dell'immagine e della personalità pubblica dello Stato, che nella fattispecie si realizza con la violazione della legge n. 1089 del 1939 per il nocumento al patrimonio storico-artistico,

si chiede di sapere:

in relazione alle osservazioni contenute nella consulenza del professor Francesco Guerrieri da cui si evince che «la destinazione del compendio in oggetto ad aula di giustizia e annessa caserma dei carabinieri ha alterato l'integrità dell'edificio e lo ha danneggiato» e si prescrive di «dismettere le attuali funzioni (non compatibili con quanto prescritto dall'articolo II della legge 1° giugno 1939, n. 1089), restituendo l'edificio alle funzioni ordinarie», non sia ravvisabile l'opportunità della confisca ai sensi dell'articolo 733 del codice penale della cosa danneggiata;

se non si ravvisi l'opportunità di avviare azioni penali verso i responsabili in relazione alla preminenza dell'interesse pubblico protetto dalla legge n. 1089 del 1939, in particolare nei confronti del soprintendente Francesco Zurli, congiuntamente ai Ministri di competenza.

(4-09590)

WILDE. – Ai Ministri della difesa e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Premesso:

che nell'autunno 1997 uno dei due gruppi di volo del 3° stormo, il 28, veniva sciolto ed i suoi AMX venivano passati ad altro gruppo, il 132; lo stormo restava con un solo gruppo, ma non con organici doppi, come sarebbe lecito supporre per essere un gruppo pienamente efficiente;

che una storia esemplare è quella del reparto di Villafranca (Verona), visto che si vedeva assegnare alcuni AMX «scartati» da altri stormi perchè ancora affetti da vari problemi relativi a pezzi di ricambio, per cui il 3° stormo non sarebbe riuscito a mettere insieme nemmeno una formazione di aerei pari all'organico di un gruppo,

si chiede di sapere:

quali siano le motivazioni che hanno causato questi disguidi, se ciò possa essere dovuto anche a situazioni personali interne ai reparti e per quali motivi sia possibile non trovare pezzi di ricambio;

quale sia attualmente la situazione e se corrisponda a verità che molti piloti aspettano mesi per fare un volo, nonostante la NATO prescriva un minimo di 180 ore per garantire qualità operativa e piena sicurezza.

(4-09591)

WILDE. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che il signor Guido Viscardi, abitante in via Torchiera a Pontevecchio (Brescia), ha perso padre, madre, fratello e sorella a causa di una rapina a mano armata attuata dal famoso «Manolo» che ora sarebbe in carcere in Croazia;

che subito dopo tali cruenti fatti il signor Guido Viscardi, prima a causa della latitanza del Manolo, successivamente a causa delle dichiarazioni fatte dallo stesso in fase di giudizio, aveva l'abitazione controllata da parte dell'Arma dei carabinieri;

che ora dopo alcuni anni ed avvicinandosi la scadenza della pena inflitta a «Manolo» il signor Viscardi ha paura e teme per la sua incolumità,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente dei fatti, dove sia stato carcerato «Manolo» ed a quanto ammonti la pena detentiva;

quali azioni preventive intenda attivare al fine della difesa dell'incolumità personale e della famiglia del signor Guido Viscardi.
(4-09592)

RIPAMONTI, MACONI. – *Ai Ministri dell'ambiente e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che in data 24 dicembre 1997 veniva rilasciata l'autorizzazione, pubblicata sul Bollettino ufficiale della regione Lombardia del 30 dicembre 1997, alla costruzione di una centrale termoelettrica alimentata con biomasse e combustibili derivanti da rifiuti da parte della Futura srl presso un nuovo stabilimento sito nel comune di Cassano d'Adda (Milano);

che l'impianto localizzato nel comune di Cassano D'Adda viene a trovarsi inserito nel territorio oggetto del piano di risanamento della qualità dell'aria, definito con deliberazione della giunta regionale della Lombardia 21 febbraio 1995, n. 5/64263;

che il parere espresso in data 16 settembre 1996 dal CRIAL (Comitato regionale inquinamento atmosferico lombardo), di cui all'articolo 2 della legge regionale 13 luglio 1984, n. 35, è sfavorevole, in via generale, all'accoglimento delle istanze di autorizzazione di centrali termoelettriche alimentate a residui ed inserite nel territorio oggetto del piano di risanamento definito con deliberazione della giunta regionale della Lombardia 21 febbraio 1995, n. 5/64263;

che in data 20 dicembre 1996 il CRIAL, considerando che le emissioni generate dall'impianto alle condizioni imposte dall'allegato tecnico non provocano un aumento di emissioni, ha espresso parere favorevole sul progetto imponendo limiti più restrittivi per l'emissione di ossidi di azoto, data la particolare localizzazione;

che le caratteristiche del «refuse derived fuel» utilizzato come combustibile, previsto dalla delibera di autorizzazione, sono conformi alle caratteristiche ed ai limiti riportati al punto 11 del decreto ministeriale 16 gennaio 1995,

si chiede di sapere:

se non si ritenga contraddittoria l'autorizzazione concessa da parte del funzionario preposto della regione Lombardia, con atto in premessa, con deliberazione della giunta regionale della Lombardia 21 febbraio 1995, n. 5/64263, che prevede che il territorio in oggetto sia inserito nel piano di risanamento della qualità dell'aria;

se non si ritenga, ai fini del piano di risanamento previsto dalla deliberazione della giunta regionale della Lombardia 21 febbraio 1995, n. 5/64263, non sufficiente e comunque parziale rispetto a quanto esposto al quarto capoverso della premessa relativamente al non aumento delle emissioni causate dall'impianto, in quanto vanno considerati gli scarichi inquinanti prodotti dai numerosi mezzi pesanti di trasporto su strada del «refuse derived fuel» (720 tonnellate al giorno, cioè circa 3.000 metri cubi al giorno);

se non si ritenga di richiedere che l'autorizzazione sopra citata non abbia effetti sino alla pubblicazione del decreto concertato tra i Ministri dell'ambiente, dell'industria, della sanità e per le politiche agricole, relativo alle nuove caratteristiche del combustibile derivante da rifiuti, in quanto l'autorizzazione in premessa fa invece riferimento alle caratteristiche previste dal decreto ministeriale 16 gennaio 1995, e se invece non appaia opportuna la richiesta di una nuova autorizzazione;

quali iniziative si intenda adottare per limitare il carico inquinante ed il degrado del territorio dell'area in questione che sarebbe interessata, oltre agli attuali impianti AEM di produzione di energia elettrica da 75 MW e 320 MW, dall'impianto di depurazione delle acque del Consorzio provinciale risanamento idraulico in via di realizzazione, dalla linea ferroviaria Milano-Venezia, dal futuro impianto turbogas da 110 MW, dal nuovo impianto previsto dall'autorizzazione in premessa e dal nuovo tracciato della linea di quadruplicamento ferroviario Milano-Venezia.

(4-09593)

SPERONI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – I conducenti dei veicoli provenienti dall'autostrada A4 che si immettono sulla A8 incontrano, prima dell'imbocco del relativo raccordo, una segnaletica indicante il limite di velocità di ottanta chilometri orari, confermato da cartelli ripetitori dello stesso; immediatamente prima dell'inserimento sulla A8 un grande pannello impone sulla stessa limiti minimi di velocità di novanta e di centodieci chilometri orari, a seconda delle corsie percorse, mentre il cartello indicante il termine del limite massimo di ottanta chilometri è posto solo successivamente.

Quale limite di velocità deve rispettare il conducente che, come consentito dalla segnaletica orizzontale, si porti sulle corsie dove, sia pur per poche centinaia di metri, quello minimo è superiore a quello massimo?

(4-09594)

SPERONI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Sull'autostrada A8, provenendo da Milano Certosa, si incontrano, nell'ordine, i seguenti cartelli; inizio del limite di velocità di centoventi chilometri orari (sulla sinistra, poco dopo la diaramazione per Torino); fine del limite di velocità (sulla destra, al termine del raccordo per il traffico proveniente dall'A4); prosecuzione del limite di velocità di centoventi chilometri orari (sulla sinistra, fra il chilometro due ed il chilometro tre): a quale bizzarra logica risponde tale segnaletica?

(4-09595)

SPERONI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Sull'autostrada A8, nel tratto a quattro corsie per ogni senso di marcia, vige il limite massimo di velocità di centoventi chilometri orari, mentre per la corsia adiacente allo spartitraffico il limite minimo è di centodieci chilometri orari; poichè risulta particolarmente impegnativo per i conducenti mantenersi all'interno del ristretto campo di dieci chilometri orari fra il limite massimo e minimo, considerando che solo un'infima parte dei veicoli è attualmente dotata di sistemi automatici per il mantenimento di una velocità prefissata, si chiede se non si intenda differenziare, per la citata corsia, il limite massimo, così come già avviene per quello minimo, elevandolo a quello generale di centotrenta chilometri orari.

(4-09596)

PIERONI, CORTIANA, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SARTO, SEMENZATO. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che il fermo-pesca è stato negli anni trascorsi uno strumento essenziale per la salvaguardia del patrimonio ittico dell'Adriatico;

che circolano insistenti voci di riduzioni di fondi, nuove disposizioni e nuove metodologie che, di fatto, sembrano prefigurare l'abbandono di questo presidio a difesa dell'equilibrio ecologico su cui si reggono tutta la pesca locale e l'economia turistica della fascia costiera orientale del nostro paese,

si chiede di sapere:

quali siano le reali intenzioni del Governo in materia;

se il Ministro per le politiche agricole non ritenga opportuno informare il Parlamento degli indirizzi che intende assumere in merito.

(4-09597)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che con atto di sindacato ispettivo del Senato della Repubblica 4-09483 del 5 febbraio 1998 veniva chiesto di conoscere quali misure il Governo avesse adottata per consentire che, con il prossimo inizio della primavera, la flotta italiana dei «Waterbomber» fosse pronta al completo a soddisfare le esigenze operative;

che purtroppo la previsione formulata nell'interrogazione sopracitata, secondo cui l'esigenza di interventi aerei per incendi boschivi si sarebbe manifestata verso l'inizio della prossima primavera, si è palesata ottimistica in quanto – come pubblicato da «Il Corriere della Sera» del 6 febbraio 1998 (pagina 15) – nei giorni immediatamente precedenti vaste aree attorno a Genova sono andate a fuoco e la protezione civile non è stata in grado di soddisfare le richieste d'interventi di Canadair;

che il settimanale «AirPress» (n. 5\98) del 2 febbraio 1998 informa che la società cui il Dipartimento della protezione civile ha affidato la gestione dei citati aeromobili «Canadair» ha di recente avviato l'addestramento (della durata di almeno quattro settimane) dei piloti dei Canadair con istruttori canadesi e sotto la vigilanza del Registro aeronautico italiano, ente – dalle complesse vicissitudini – preposto alla sorveglianza tecnica degli aeromobili dell'aviazione civile e privo di capacità in relazione alle operazioni di volo;

che risulta che, dopo l'affidamento per un decennio delle operazioni degli aeromobili Canadair con contratto a sanatoria alla società SISAM (Alitalia e Alenia), nel 1997 il Dipartimento della protezione civile decideva di procedere ad una licitazione privata per l'affidamento del servizio, previa pre-qualifica delle imprese da invitare, affidata ad apposita commissione che avrebbe dovuto accertare l'idoneità tecnico-economica e finanziaria della stessa;

che in data 10 settembre 1997 la citata commissione dichiarava che delle cinque ditte che avevano chiesto di partecipare alla gara tre non possedevano i requisiti previsti dal bando (SOREM, AvioNord 85 e Transavio) mentre dichiarava idonee per essere invitate due imprese (Elyfly e SISAM); in particolare, per quanto riguarda la SOREM, la commissione aveva ritenuto che la stessa ditta fosse priva di capacità economica, finanziaria e tecnica sufficiente per partecipare alla licitazione;

che in data 13 settembre 1997 veniva fatto presente alla commissione che il lavoro compiuto da quest'ultima non era conforme al mandato ricevuto, in quanto il compito della commissione doveva essere limitato alla valutazione dell'idoneità della documentazione delle imprese, non dovendosi esprimere su una valutazione delle capacità economico-tecniche e finanziarie delle imprese stesse, tutto ciò nella realtà in netto contrasto con il mandato ricevuto con decreto dal citato Dipartimento;

che la commissione pertanto è stata costretta a redigere un nuovo verbale, limitandosi ad un puro elenco della documentazione presentata ed astenendosi da ogni valutazione sulle imprese;

che attraverso le vicende sintetizzate al precedente capoverso la gara, che implica l'affidamento di un servizio di incommensurabile importanza connesso con la sicurezza dei cittadini e di beni pubblici e privati, nonchè di un patrimonio di mezzi aerei dello Stato del valore di oltre 200 miliardi di lire, è stata vinta dalla SOREM, società a responsabilità limitata con amministratore unico, capitale di 99 milioni di lire, fatturato medio annuo nell'ultimo triennio di circa 220 milioni di lire;

che la gara di cui si sta parlando riguarda l'impiego di sei Canadair CL-415 a turboelica del Dipartimento della protezione civile, mentre altri Canadair CL-215 di proprietà del Ministero per le politiche agricole ed i due Canadair CL-215 di proprietà della SISAM alle attuali prospettive rimangono inutilizzati;

che in termini teorici l'esito della gara assicura alle casse dello Stato un risparmio di 8 miliardi di lire presumendo per ogni aeromobile l'effettuazione di 300 ore di volo l'anno, anziché 500 come nel contratto con il precedente concessionario; il nuovo contratto non manca di aspetti irrazionali e contraddittori:

a) la richiesta di servizio continuativo alba-tramonto con la limitazione di due soli equipaggi ad aereo - come previsto dal nuovo contratto - non garantisce per l'intero arco del mese la copertura continuativa del servizio poichè in contrasto con i vincoli operativi non derogabili in materia di attività di volo dei piloti civili;

b) la richiesta di riduzione dei costi di manutenzione si riflette direttamente e negativamente sulla sicurezza del volo e sull'affidabilità degli aeromobili;

c) il contratto sembra presumere, secondo criteri tipici dell'Aeronautica militare, l'utilizzazione operativa solo di una parte della flotta (quattro aeromobili su sei), in contrasto con i criteri delle imprese commerciali: questo secondo la teoria del Dipartimento della protezione civile, di limitare il più possibile l'impiego della flotta per utilizzare in operazioni antincendio le flotte delle società convenzionate con le regioni;

che in apparente contraddizione con i criteri di cui sopra alla fine dello scorso gennaio il Dipartimento della protezione civile ha perfezionato con l'industria canadese costruttrice un contratto di 60 miliardi di lire per l'acquisto di altri due Canadair (ed opzione per altri quattro), il tutto a trattativa privata e con l'invio di quattro funzionari in Canada;

che è stato affermato che la nuova concessionaria sarà in grado di far volare entro il corrente mese di febbraio due aeromobili Canadair con personale di condotta fornito dal costruttore ed appoggiandosi per la manutenzione alla ditta Leat Srl; dette affermazioni sono infondate poichè l'impiego di piloti canadesi è in contrasto con le norme comunitarie, mentre la certificazione per la manutenzione di detti aeromobili è posseduta esclusivamente dal precedente concessionario;

che su alcuni giornali sono comparse di recente notizie riguardanti presunte ma gravi irregolarità (l'aver fatto figurare in atti ufficiali un numero di piloti maggiore di quello effettivamente impiegato) di cui il precedente concessionario si sarebbe reso responsabile negli anni ottanta,

si chiede di conoscere: nuovamente, dopo l'interrogazione 4-09483 del 5 febbraio 1998, quali misure si intenda adottare con l'urgenza indispensabile per consentire che la flotta italiana dei Canadair sia pronta al completo a soddisfare le esigenze operative;

i motivi per i quali si sia finora ommesso di aprire un'indagine sulle vicende dell'aggiudicazione del servizio a società priva della necessaria capacità tecnico-operativa;

quale sia nella vicenda della gestione dei velivoli antincendio il ruolo del Registro aeronautico italiano e se questo ente (sulla cui dotazione informatica e dei principali aspetti istituzionali non viene data risposta alle interrogazioni parlamentari) si sia arrogato attribuzioni che legalmente non gli spettano;

le modalità grazie alle quali i piloti istruttori canadesi di cui parla il settimanale «Air Press» operano in Italia in contrasto con la normativa comunitaria;

se non si ritenga urgente disporre un'indagine al fine di accertare i particolari dell'indebito intervento sulla commissione incaricata della gara e di identificare autori, mandanti ed interessi dell'illegale imposizione, nonchè di valutare il susseguirsi di incredibili irrazionalità, omissioni, errori ed incongruenze connesse con la vicenda di questi aeromobili antincendio, segnalando i fatti all'autorità giudiziaria;

chi e come abbia effettuato, per l'acquisto dei nuovi Canadair, la valutazione di congruità, perchè, in osservanza della prassi, i relativi contratti non sono stati definiti e formalizzati in Italia, e quali compensazioni industriali – secondo la consuetudine – siano state assicurate all'Italia;

come si ritenga di utilizzare gli altri aeromobili Canadair di proprietà del Ministero per le politiche agricole e della SISAM (società pubblica);

quali procedure e salvaguardie (per l'interesse del pubblico patrimonio e l'osservanza della legge) il Presidente del Consiglio dei ministri intenda elaborare e codificare dopo le sconcertanti vicende della privatizzazione della gestione dei Canadair – precedentemente affidata ad una società dell'Alitalia e della Finmeccanica – al fine di evitare lo stesso esito alle future declamate privatizzazioni;

i motivi (e le connesse responsabilità) per i quali solamente in questi giorni emergono informazioni circa presunte ma gravi irregolarità (l'aver fatto comparire un numero di piloti maggiore di quello effettivamente impiegato) di cui il precedente concessionario si sarebbe reso responsabile e se queste tardive rilevazioni di presunte responsabilità non siano da considerare la prova che all'interno del Dipartimento della protezione civile, in situazione di inammissibile illegalità, è in atto uno scontro di interessi in relazione alla gara in questione.

(4-09598)

SARTO, PIERONI, GIARETTA, BESOSTRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che è trascorso ormai più di un anno dall'insediamento del nuovo consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato spa e circa un anno e mezzo dalla nomina di Giancarlo Cimoli nel ruolo di capo azienda;

che in più occasioni l'ingegner Cimoli e il Ministro vigilante l'attività delle Ferrovie dello Stato onorevole Claudio Burlando hanno tenuto ad evidenziare come il nuovo corso gestionale delle Ferrovie del-

lo Stato operasse nel senso di una rottura radicale con metodi e uomini delle passate gestioni ed in particolare un'attenzione forte venisse dedicata dal vertice aziendale ai temi del recupero di un clima di trasparenza gestionale, dell'assunzione di criteri di professionalità, competenza ed etica nella scelta delle risorse manageriali, di una puntuale e severa disamina delle scelte gestionali compiute nel passato;

che in più occasioni il ministro Burlando ha dichiarato definitivamente chiusa la stagione del cosiddetto consociativismo sindacale, che ha portato decine di esponenti sindacali a ricoprire posizioni manageriali di prestigio nell'ambito delle Ferrovie dello Stato spa;

che il recente riesplodere a Milano, Perugia e Roma di inchieste giudiziarie riguardanti malversazioni e corrotte alle Ferrovie dello Stato e alla TAV e il recente inoltro di un avviso di garanzia all'amministratore delegato Giancarlo Cimoli e al presidente delle Ferrovie dello Stato Giorgio Crisci pongono inquietanti interrogativi sullo stato di avanzamento dell'operazione di pulizia e trasparenza che i vertici aziendali avevano promesso,

si chiede di sapere:

se risponda al vero che l'ingegner Giancarlo Cimoli abbia nominato amministratore delegato della più importante società del gruppo delle Ferrovie dello Stato, la Metropolis spa, dedicata alla valorizzazione di un patrimonio immobiliare valutato circa 70.000 miliardi, il signor Daniel Buaron, già socio della Tradital spa, indicato dal settimanale «Il Mondo» come tenentario di conti bancari nella Banca privata d'investimenti, ex Karfinco, già di proprietà del faccendiere in stato di arresto Francesco Pacini Battaglia, e da questo definito, secondo il testo riferito dalla stampa di un'intercettazione telefonica con il faccendiere Emo Danesi «l'unico vero amico che ho in ferrovia», e perchè il Buaron sia tuttora in carica e goda del gradimento del vertice delle Ferrovie dello Stato;

se risponda al vero che l'ex amministratore delegato della TAV, Ercole Incalza, inseguito ora da un mandato di arresto della procura della Repubblica di Perugia, sia stato nell'autunno 1996, dopo aver lasciato la guida della società, nominato da Giancarlo Cimoli «assistente dell'amministratore delegato per le strategie infrastrutturali» ed abbia in tale veste continuato a ricevere dalle Ferrovie dello Stato uno stipendio di alcune centinaia di milioni fino al 30 novembre 1997, cioè fino a tre mesi fa;

se risponda al vero che il medesimo Ercole Incalza, in una fase successiva alla sua uscita dalla TAV ed antecedente al 30 novembre scorso, sia stato nominato dal ministro Burlando quale componente di una commissione intergovernativa italo-francese per lo sviluppo del sistema ad alta velocità tra Torino e Lione e che a tale incarico l'Incalza sarebbe giunto dietro indicazione del vertice delle Ferrovie dello Stato;

se risponda al vero che l'ingegner Emilio Maraini, già amministratore delegato della società Italferr SisTav, ora inseguito da un mandato d'arresto della procura di Perugia, sia stato dopo la sua uscita dalla società nell'autunno 1996 dapprima spostato nell'ufficio di rappresentanza della società a Parigi e successivamente beneficiato

di un rapporto di consulenza con l'UIC attraverso designazione delle Ferrovie italiane;

se risponda al vero che l'ex presidente delle Ferrovie dello Stato, il settantacinquenne Benedetto De Cesaris, attualmente indagato secondo notizie di stampa della procura di Roma, sia stato nominato da Giancarlo Cimoli presidente di una agenzia di relazioni industriali denominata AGENS, agenzia che in effetti, come dimostrano le recenti negoziazioni sindacali per il rinnovo del contratto di lavoro, è di fatto inesistente, e che per tale incarico il De Cesaris percepisca oltre 200 milioni di lire;

se risponda al vero che l'ingegner Giancarlo Cimoli abbia nominato vicepresidente operativo della società Termini spa l'imprenditore edile Erasmo Cinque, noto come «il palazzinaro di AN» o «il Marchini della destra», già presidente dei costruttori del Lazio, e che per tale compenso Erasmo Cinque riceva un compenso di circa 200 milioni;

quale sia il *curriculum* professionale della signora Daniela Scurti, già responsabile del settore mostre e fiere della società Alenia e voluta da Cimoli al vertice della direzione relazioni esterne delle Ferrovie dello Stato, considerate «le relazioni esterne più grandi di quelle della Casa bianca», con un *budget* di circa 40 miliardi, oggetto di numerose interrogazioni parlamentari di più gruppi, che hanno rilevato come alla signora Scurti sia stato al momento dell'assunzione nelle Ferrovie dello Stato triplicato il precedente stipendio;

se risponda al vero che la signora Scurti abbia devoluto alcune decine di milioni di pubblicità alla conosciutissima rivista «Area», semi-clandestino organo della corrente di AN che fa capo ai deputati Storace ed Alemanno;

se risponda al vero che il signor Mancini, già segretario aggiunto della FILT-CGIL, con stridente incompatibilità *ex legibus*, copra al tempo stesso le funzioni di dirigente della divisione autolinee delle Ferrovie dello Stato, di presidente della società del gruppo Ferrovie dello Stato SOGIN e ora anche di presidente dell'ENAV (ente nazionale di assistenza al volo), incarico a cui è stato chiamato dal ministro Burlando, e che per ognuno di questi incarichi si veda corrisposto un emolumento;

se risponda al vero che l'ingegner Giancarlo Cimoli abbia nominato al vertice di una società fantasma denominata SAP, il signor Bruno Bruni, proveniente in via diretta dalla segreteria confederale della UIL, privo non di esperienze manageriali precedenti ma semplicemente di esperienze lavorative *tout court*, che la gestione del Bruni abbia condotto la società nelle condizioni *ex legibus* della liquidazione coatta amministrativa.

(4-09599)

SELLA DI MONTELUCE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Considerato:

che con una circolare della Presidenza del Consiglio del 17 dicembre 1997, protocollo n. 8/97/UL/P, il Dipartimento della funzione pubblica dava istruzioni ai sindaci sul fatto che non era più necessario far pagare ai cittadini le marche da bollo sulle carte di identità

valevoli per l'espatrio in base alla legge n.127 del 15 maggio 1997;

che successivamente le prefetture sono state istruite ad informare le amministrazioni comunali della revoca della precedente disposizione fino ad una non meglio identificata riunione di un Osservatorio previsto da detta legge;

che i sindaci hanno già cominciato ad operare da metà dicembre in base alle disposizioni del Dipartimento della funzione pubblica di cui alla circolare del 17 dicembre 1997 e si trovano ora a dover operare invece ai sensi della nuova circolare prefettizia facente capo alle disposizioni del Ministero dell'interno;

che i cittadini ed i sindaci sono soggetti all'incertezza delle norme applicative delle leggi, con possibile grave danno per i sindaci stessi;

che i cittadini che si trovassero ad aver pagato ingiustamente le marche da bollo sulla carta d'identità valevole per l'espatrio difficilmente potrebbero ottenerne il rimborso,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si intenda chiarire con urgenza se la richiesta di rilascio della carta di identità valevole per l'espatrio è assoggettata all'imposta di bollo, evitando che la confusione derivante dal sovrapporsi di norme contraddittorie provochi danni alle amministrazioni comunali e oneri ingiusti per i cittadini;

quali iniziative si intenda assumere e quali istruzioni intenda impartire la Presidenza del Consiglio per chiarire il senso delle disposizioni legislative vigenti, nell'interesse delle amministrazioni locali e dei cittadini, in modo tempestivo, univoco ed uniforme.

(4-09600)

ROTELLI, MONTICONE. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che l'Istituto storico della Resistenza in Toscana (IRST) è un'associazione non riconosciuta con sede in Firenze ed avente ad oggetto la raccolta di documenti, pubblicazioni e testimonianze nonché la promozione di manifestazioni culturali e la pubblicazione di studi riguardanti la storia della Resistenza in Toscana;

che l'IRST, costituito nel 1953, è un'associazione di grande rilievo nell'ambito culturale fiorentino e nazionale; basti pensare al suo notevole patrimonio librario e ai fondi archivistici depositati, tra i quali l'archivio di Giustizia e Libertà e l'archivio Salvemini;

che nel dicembre 1981 fu firmata una convenzione tra l'IRST e il Comitato per la pubblicazione delle opere di Gaetano Salvemini, riguardante l'archivio Salvemini; nella convenzione è stabilito fra l'altro che «l'Istituto si impegna a: (1) perfezionare, se necessario, l'ordinamento ed a numerare i documenti e le carte; (2) completare la redazione della guida analitica e a curarne la pubblicazione; (3) assicurare la conservazione del fondo»;

che i tempi previsti per l'ultimazione del lavoro furono indicati in cinque anni;

che l'archivio Salvemini venne consegnato all'IRST nel marzo 1982, già sommariamente ordinato;

che dopo quindici anni l'IRST non ha ancora completato il lavoro ed è pertanto evidente che l'impegno assunto nella convenzione non è stato mantenuto;

che da vari anni il segretario del Comitato per la pubblicazione delle opere di Salvemini ha segnalato queste inadempienze, in particolare con lettera al presidente dell'IRST del 7 ottobre 1996 avente ad oggetto «Ritardi catalogazione archivio Salvemini» e nella quale erano riepilogati vari documenti comprovanti le responsabilità dell'IRST;

che la proposta di pubblicazione del primo volume dell'inventario dell'archivio Salvemini è stata approvata dall'apposito comitato del Ministero per i beni culturali e ambientali nella seduta del 22 novembre 1993; il dattiloscritto del primo volume dell'inventario è stato consegnato al Ministero nel novembre 1994 e il provvedimento per l'impegno di spesa relativo è stato registrato dalla Ragioneria dello Stato il 15 settembre 1995, con successiva stipula del contratto di stampa con il Poligrafico dello Stato;

che con lettera in data 27 marzo 1996 il Ministero per i beni culturali e ambientali confermava di essere pronto a pubblicare il suddetto volume non appena l'IRST avesse provveduto all'invio del manoscritto completo in tutte le sue parti, cosa finora non verificatasi;

che in considerazione dei ritardi che si protraevano nonostante ripetuti solleciti, in data 30 gennaio 1997, il Comitato per la pubblicazione delle opere di Gaetano Salvemini, del quale fanno parte eminenti studiosi come Paolo Sylos Labini e Alessandro Galante Garrone, ha chiesto anche per vie legali di ritirare l'archivio Salvemini dall'IRST; il proposito del Comitato è la celere redazione dell'inventario e la collocazione presso idonea istituzione pubblica per procedere alla informatizzazione e consentirne una consultazione a distanza aperta a tutti gli studiosi interessati;

che nel frattempo la situazione presso l'IRST si è ulteriormente complicata: in data 15 maggio 1997 la maggioranza dei consiglieri eletti nel consiglio direttivo dell'IRST diffidavano l'onorevole Elio Gabbuggiani nella sua qualità di facente funzione di presidente dell'IRST dal compiere atti in violazione dello statuto ed in particolare dal convocare un'assemblea finalizzata alla modifica dello statuto sociale senza avere in precedenza ottenuta la prevista approvazione del consiglio direttivo secondo le norme statutarie; cionostante, in data 25 ottobre 1997 l'assemblea dei soci convocata dal presidente onorevole Elio Gabbuggiani ha approvato una modifica dello statuto dell'associazione ed una mozione per la convocazione dell'assemblea dei soci entro il 15 novembre 1997 con all'ordine del giorno l'elezione del nuovo direttivo sulla base del nuovo statuto;

che la delibera dell'assemblea generale dei soci del 25 ottobre 1997 è stata presa in contrasto con il vigente statuto che all'articolo 21 recitava che «lo statuto dell'associazione potrà essere modificato su proposta del consiglio direttivo e su votazione favorevole di almeno due terzi dei partecipanti all'assemblea anche straordinaria» e all'articolo 10

precisava che le proposte di modifica di cui al suddetto articolo 21 «potranno essere presentate all'assemblea solo se abbiano riportato il parere favorevole dei 2/3 dei consiglieri in carica»;

che è del tutto evidente che le procedure previste dallo statuto per la sua modifica nel caso di specie sono state palesemente violate, infatti è completamente mancata l'approvazione della proposta di modifica dello statuto da parte del consiglio direttivo;

che la delibera dell'assemblea del 25 ottobre 1997 che apporta modifiche allo statuto non approvate dal consiglio direttivo è dunque atto totalmente illegittimo, assunto in spregio delle regole che l'associazione si era legittimamente data;

che in data 6 novembre 1997 un gruppo di autorevoli studiosi e soci dell'IRST ha presentato un'istanza al tribunale di Firenze per la sospensione della delibera dell'assemblea dell'IRST del 25 ottobre, con atto di citazione nei confronti dell'onorevole Elio Gabbuggiani;

che in data 29 novembre 1997 l'assemblea dei soci ha proceduto ancora illegittimamente all'elezione di un nuovo consiglio direttivo dell'IRST;

che in sostanza si delinea un'evidente opera organizzata ai fini dello stravolgimento totale dell'associazione, dei suoi criteri di organizzazione e del suo naturale collegamento alle forze «storiche» che ispirano la Resistenza;

che il risultato dell'opera illegittima di stravolgimento è la sostituzione dell'originaria associazione con altra diversamente strutturata che subentra nel nome e nel patrimonio archivistico e morale,

si chiede di sapere se non si ritenga di:

voler chiarire le ragioni dei ritardi della pubblicazione del primo volume del catalogo;

voler acquisire garanzie precise sulla correttezza della gestione dell'IRST, anche in considerazione della lettera di protesta sottoscritta da illustri storici italiani;

valutare se i finanziamenti statali all'IRST non si configurino ormai come finanziamento ad una parte politica e non più ad una istituzione culturale al di sopra delle parti.

(4-09601)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che nonostante la tranquillità derivante – ad avviso dell'interrogante – dal valido patrocinio dei Ministri dei trasporti (responsabile operativo e della sorveglianza) e del tesoro (di fatto il «proprietario» della società), negli ultimi due mesi il vertice delle Ferrovie dello Stato non è stato in grado di determinare un miglioramento del servizio, la cui affidabilità è ulteriormente decaduta, mentre le stesse sono sempre maggiormente coinvolte, non positivamente, in «affari di giustizia»;

che in questo quadro di dissesto, le Ferrovie dello Stato proseguono in una politica di inammissibile spreco, devolvendo in crescente misura risorse economiche (che corrispondono poi alle tasse pagate dal contribuente) ad iniziative di pubblicità – commercialmente inutili in

quanto di fatto le Ferrovie dello Stato operano in regime di monopolio (per quanto non soddisfacenti, i servizi Alitalia, Air One, eccetera non sono paragonabili a quelli delle Ferrovie) – in «supporti» editoriali e giornalistici ed in «relazioni pubbliche», eufemismo per presentare agli addetti all'informazione e ad uomini politici sprovveduti o peggio una realtà diversa da quella effettiva;

che i vari atti di sindacato ispettivo del Senato – ai quali il Ministro dei trasporti non ha fatto pervenire risposta, com'è abitudine generalizzata del suo Ministero – avevano sollecitato spiegazioni circa assunzioni di elementi all'ufficio stampa ed all'ufficio relazioni pubbliche delle Ferrovie dello Stato con retribuzioni dell'ordine di molti milioni di lire al mese (che divengono decine per talune persone ultraprivilegiate);

che almeno una di queste assunzioni deriva dall'interessamento del Vice Presidente del Consiglio su richiesta dell'ex presidente della Finmeccanica spa, attualmente consigliere d'amministrazione dell'ACEA e presidente del Consorzio Napoli Est;

che per altra di queste assunzioni erano note le connessioni familiari con un dirigente dell'ANSA, agenzia che fruisce di erogazioni per centinaia di miliardi dal Governo e che rappresenta la principale fonte di notizie ed informazioni per la stampa italiana;

che a responsabile della gestione della rete delle Ferrovie dello Stato è stato posto un dirigente proveniente dal sindacato (detta parte delle Ferrovie sarà quella che rimarrà di proprietà dello Stato italiano), nell'ipotesi di privatizzazione dell'attuale società;

che, secondo informazioni pervenute all'interrogante, la gestione dei 5.000 e più alloggi facenti parte del patrimonio delle Ferrovie dello Stato è stata affidata ad un'organizzazione sindacale,

si chiede di sapere:

se, indipendentemente dai preannunciati avvicendamenti al vertice delle Ferrovie, il Governo non intenda disporre che, prima di procedere con prepensionamenti all'allontanamento dalle Ferrovie dello Stato di lavoratori in esubero, si debbano esaminare finalità effettive, utilità, ammissibilità sotto l'aspetto legale e deontologico, retroscena e costi delle citate assunzioni «speciali» presso l'ufficio stampa e relazioni pubbliche delle Ferrovie ;

quante altre assunzioni, ed a quali condizioni retributive, siano state effettuate da parte delle Ferrovie su raccomandazione o segnalazione del Vice Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro per i beni culturali;

come il Governo, a parte quello che – ad avviso dell'interrogante – può definirsi l'aspetto umoristico dell'accadimento, spiegare il persistere della pubblicazione sui quotidiani dei citati inserti pubblicitari delle Ferrovie dello Stato;

se il Governo sia in condizioni di escludere che la pubblicazione degli inserti pubblicitari in questione abbia la finalità di indurre gli editori dei quotidiani interessati a far mitigare commenti ed apprezzamenti nei confronti delle Ferrovie dello Stato e ad omettere la pubblicazione di fatti particolarmente gravi per le stesse Ferrovie;

la ragione sociale dell'agenzia o delle agenzie di pubblicità cui le Ferrovie dello Stato si sono rivolte per la campagna pubblicitaria nella quale rientrano le inserzioni citate, l'ammontare complessivo che tale campagna viene a costare alle Ferrovie, l'ammontare ed i destinatari delle provvigioni connesse con la campagna pubblicitaria di cui si sta parlando;

quali siano i risultati degli accertamenti, richiesti con atto di sindacato ispettivo dello scrivente 4-09052 del 23 dicembre 1997, intesi a verificare se fra i beneficiari delle provvigioni o altri introiti connessi con la campagna pubblicitaria in questione vi siano componenti dello *staff* del Ministro dei trasporti e dell'amministratore delegato delle Ferrovie e appartenenti agli uffici stampa, pubblicità e relazioni pubbliche delle Ferrovie stesse;

se il Governo confermi l'attribuzione della responsabilità della gestione della rete ad un dirigente di estrazione sindacale e l'affidamento della gestione degli alloggi delle Ferrovie dello Stato ad un'organizzazione sindacale;

se, in caso di conferma al quesito di cui sopra, il Governo ritenga che i provvedimenti in oggetto siano compatibili con un sano ed effettivo avviamento delle Ferrovie dello Stato al risanamento ed alla privatizzazione, oppure se invece rientrino nella deteriore pratica di clientelismo e di lottizzazione della cosiddetta «prima Repubblica», con ulteriore aggravio di quanto il contribuente è obbligato a devolvere alle Ferrovie con infime contropartite.

(4-09602)

WILDE. — *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* — Premesso:

che da alcune settimane i cittadini di Vestone (Brescia) segnalano che nel territorio comunale e nelle zone limitrofe si verificano fatti d'inquinamento ambientale atmosferico, con conseguente deposito al suolo di una grande quantità di sostanze solide;

che il dottor Manna dell'USL di Salò (Brescia) avrebbe effettuato un sopralluogo il giorno 27 gennaio 1998 e da notizie non ancora ufficiali sembrerebbe trattarsi di polveri di alluminio provenienti da fabbriche vicine,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non intendano attivarsi immediatamente in merito attraverso una seria indagine atta ad individuare le cause di quanto è avvenuto;

quali siano gli esiti del sopralluogo effettuato dal dottor Manna dell'USL di Salò il giorno 27 gennaio 1998;

se risulti siano in corso indagini di polizia giudiziaria atte ad individuare i responsabili dell'inquinamento.

(4-09603)

DOLAZZA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso:

che la vicenda del sequestro dell'imprenditore Giuseppe Soffiantini, al momento del rilascio di quest'ultimo dietro pagamento di inge-

tissimo riscatto, rappresenta un inammissibile episodio di capitolazione dell'apparato italiano a tutela della sicurezza dei cittadini dinanzi ad una cosca della malavita;

che da tempo, ripetitivamente, gli organi d'informazione del mondo intero presentano l'Italia come l'unico paese ove l'attività delinquenziale incentrata sui sequestri di persona non ha soluzione di continuità e prospera in misura superiore di quanto non sia accaduto in alcuni paesi dell'America meridionale;

che il quotidiano «Il Messaggero» del 7 febbraio 1998 (pagine 1 e 10) pubblica la notizia che l'Italia è al primo posto al mondo per le rapine nelle banche: nel 1996 le irruzioni di malavitosi in istituti di credito sono state 2.300 «di cui 2.151 coronate da successo per un bottino complessivo di 115 miliardi di lire», a quanto risulta da un rapporto dell'Associazione bancaria italiana (ABI);

che sono sempre più frequenti i casi di privati cittadini i quali sollecitando telefonicamente interventi d'emergenza ai Corpi di polizia si vedono sottoposti ad interrogatori circa le generalità e la posizione sociale di chi chiama e circa l'effettiva necessità di intervento per il fatto segnalato, quasi alla ricerca di un pretesto per non intervenire; contrariamente alle abituali declamazioni della quasi totalità dell'informazione (quale corrispettivo di notizia il più delle volte coperte da segreto istruttorio) gran parte degli interventi sono tardivi, non per cattiva volontà degli agenti quanto per indisponibilità di personale ed automezzi;

che è ben noto come in Italia il rapporto fra popolazione ed addetti di polizia sia il più elevato del mondo, nel senso che l'Italia supera ogni altro paese al mondo per l'elevata percentuale di poliziotti per ogni abitante, anche se questa percentuale raggiunge valori che sfiorano il ridicolo a Roma, ove peraltro il numero delle violazioni della legge (inosservanza sistematica del codice della strada, borseggi, furti, rapine e tentate rapine) è fra i più elevati del paese;

che da qualche tempo alcuni questori, fra i quali quello di Roma verosimilmente allo scopo di attuare forme di pressione e di controllo sul personale dipendente, hanno ripristinato la prassi - in Italia vigente all'epoca del ministro dell'interno Mario Scelba, nell'ex URSS abolita con l'avvento al potere di Kruscev, in vigore in Iraq per alcuni mesi nel 1990-91 ed in Colombia negli anni Ottanta - di annotare le generalità dei liberi cittadini fermati per controllo di documenti durante le ordinarie (sempre in minor numero) ispezioni, anche se nulla può essere contestato a carico degli stessi;

che il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, il comando generale dell'Arma dei carabinieri ed il comando generale della Guardia di finanza sono giunti alle dimensioni - per numero di personale impiegato e per locali occupati - di veri e propri Ministeri, dove l'elemento burocratico amministrativo (eufemisticamente detto di «supporto») nonchè addetto all'immagine ed alle relazioni esterne predomina su quello dotato di specifica esperienza e professionalità nei compiti istituzionali, dove nella *routine* impiegatizia vengono immersi e soffocati gli effettivi, pressanti problemi implicati dai doveri nei confronti dei cittadini contribuenti nonchè le ormai limitate ma valide

energie e competenze, dove su ogni altra considerazione prevale la preoccupazione di soddisfare richieste e desideri degli uomini politici della maggioranza e di negoziare con gli addetti all'informazione compromessi per far apparire l'organizzazione efficiente, dinamica, compatta e diversa da quella che in effetti è;

che oltre che i cittadini, indifesi nei confronti della malavita e del potere costituito, di queste condizioni dei vertici delle forze di polizia fanno le spese prima di tutti le decine di migliaia di donne ed uomini «sul campo», i quali spesso hanno pagato con la vita le omissioni superiori, trascurati, costretti a sottostare ad ordini irragionevoli, spesso al limite della legalità (come l'annotare le generalità delle persone cui vengono controllati i documenti), e a turni di servizio massacranti, troppo spesso dotati di mezzi obsoleti ed inefficienti ed obbligati all'osservanza di turni di servizio massacranti,

si chiede di conoscere:

in quale modo nei provvedimenti, che la maggioranza di Governo si appresta a mettere a punto, di ristrutturazione dei corpi di polizia venga tenuto conto dei problemi segnalati nella premessa;

in attesa che sull'argomento si pronunci l'autorità giudiziaria, quale sia l'opinione del Presidente del Consiglio sulla compatibilità con le libertà fondamentali di un paese che si vuole far passare per democratico e con le garanzie sindacali della prassi di registrare le generalità delle persone sottoposte ad ordinario controllo di documenti, pur non sussistendo elementi per contestare alcunchè;

in attesa dell'accennata riforma dei corpi di polizia cui è impegnata la maggioranza di Governo, tenendo conto dell'impressionante, documentato crescendo delle attività criminali per le quali l'Italia sta acquisendo all'estero fama proverbiale, quali provvedimenti urgenti, di carattere operativo a tutela della sicurezza dei cittadini, il Governo intenda adottare;

se non si ritenga eccessivo ed inammissibile che il 64 per cento delle forze di polizia (polizia di Stato, carabinieri, Guardia di finanza, polizia penitenziaria, Corpo forestale dello Stato e capitanerie di porto) sia impiegato in qualità di scorte (anche di familiari e di collaboratori) per la conduzione di automobili, in qualità di addetti di segreteria e sorveglianza ad uffici ed abitazioni di uomini di governo e di relativi collaboratori, alti funzionari pubblici, generali ed ammiragli, dirigenti del parastato e uomini politici della maggioranza di Governo, con percentuale d'incidenza ancora maggiore sui preventivi di spesa destinati al pagamento delle ore di servizio straordinario del personale di polizia.

(4-09604)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che stando ad indiscrezioni provenienti da uffici amministrativi della Finmeccanica spa il consuntivo di quest'ultima per il 1998, pur tenendo conto dei previsti *escamotage* di architettura finanziaria, si chiuderebbe con «molte centinaia di miliardi di lire» di perdita, probabilmente una cifra di molto superiore ai mille miliardi, mentre

le proiezioni per il 1998 al momento non fanno intravedere diversi esiti;

che da oltre sei mesi il Ministro dell'industria va affermando che la privatizzazione della Finmeccanica spa è da considerarsi definitiva, specificando come l'Alenia Difesa avrebbe dovuto confluire in una società *fifty-fifty* con la britannica GEC Marconi, l'Alenia Aerospazio nel consorzio Airbus Industrie e l'Agusta in una società *fifty-fifty* con la britannica Westland; verosimilmente lo stesso Ministro dell'industria, ha rinunciato ad occuparsi del destino dell'Ansaldo, ormai un affare personale del Ministro dei trasporti e della navigazione e relativi *supporter* genovesi;

che la realtà risulta ben diversa da quanto viene prospettato dal Ministro dell'industria: l'analisi patrimoniale dell'Alenia Difesa ha sortito risultati che non hanno consentito la costituzione di una società *fifty-fifty* con la GEC Marconi (anche se la Finmeccanica s'era affrettata a elaborare l'organigramma dirigenziale della società italo-britannica); altrettanto è accaduto per l'Agusta nei confronti della Westland mentre, come pubblicato a pagina 178 del n. 15 del 1998 del settimanale «Air Press», non ha avuto successo un'operazione di apparentamento Agusta-Eurocopter; inoltre le difficoltà finanziarie (il *ticket* da pagare sarebbe di 7.000 miliardi di lire) ed organizzative per l'inserimento dell'Alenia Aerospazio nel consorzio Airbus Industrie, quando (1999-2000) questo sarà trasformato in società per azioni, si sono ingigantite a seguito dei tentativi della stessa Alenia Aerospazio di partecipare ad un programma Boeing per un *jet* a raggio medio-corto, in concorrenza con un programma Airbus;

che divengono inoltre sempre più ripetitive le voci secondo le quali la cosiddetta privatizzazione delle industrie Finmeccanica aerospaziali e d'armamento sarebbe condizionata dal difficile svolgimento di un negoziato fra la stessa Finmeccanica ed un gruppo multinazionale disposto ad accollarsi le passività di tali aziende con una contropartita in via di definizione;

che le industrie aerospaziali e di armamenti della Finmeccanica continuano ad attribuirsi a condizioni non definibili di mercato libero oltre il 68 per cento degli stanziamenti di bilancio del Ministero della difesa per l'ammodernamento e parte rilevante dei bilanci dei Ministeri dell'interno, dei trasporti e delle finanze nonchè dell'Ente nazionale assistenza al volo;

che la vicenda dei cacciabombardieri AMX, rilevatisi progettualmente errati nei calcoli strutturali, è emblematica del genere di corrispettivi di tali industrie, che verosimilmente, oltre a radicate «simpatie» negli alti gradi (ed in particolare allo Stato maggiore dell'Aeronautica ed alla Direzione delle costruzioni aerospaziali del Ministero della difesa), si avvalgono del fatto che il consulente generale del Ministero della difesa è un ex consulente della Finmeccanica;

che non è da meravigliarsi che il personale (falcidiato da ricorrenti ondate di licenziamenti o provvedimenti equiparati) di queste imprese sia preoccupato e demotivato, anche per la persistenza da parte del Governo ad omettere l'elaborazione di un razionale piano di riconversione delle industrie aerospaziali e degli armamenti;

che questo giustificato stato d'animo è esasperato dalla constatazione che la Finmeccanica spa continua nell'abitudine di corrispondere lauti stipendi a numerosi consulenti e di non volersi privare di anziani *manager* dal dubbio operato; viene segnalato che l'attuale cosiddetto capo-azienda dell'Agusta da tempo è stato liquidato e percepisce adeguata pensione ma è riassunto dalla Finmeccanica come consulente e con questo stato disimpegna le funzioni di amministratore delegato;

che i ricorrenti bilanci in passivo, inoltre, non inducono il *management* della Finmeccanica a sbarazzarsi di elementi di dubbia utilità e ad alto costo, già sotto l'ala protettrice dell'ex presidente, nè a contrarre l'apparato di relazioni estere, stampa e pubblicità, e a non partecipare a condizioni assai onerose a fiere e mostre estere ove dette aziende non hanno alcunchè di competitivo da presentare,

si chiede di conoscere se non si ritenga assolutamente modificabile la situazione che vede i contribuenti italiani constatare che parte delle imposte pagate finiscono e finiranno in perpetuo in quello che – ad avviso dell'interrogante – è un vero e proprio inceneritore, cioè la Finmeccanica, con peggioramento qualitativo di gran parte degli approvvigionamenti centrali del Ministero della difesa e di altre pubbliche amministrazioni e con personali vantaggi di un fortunato novero di privilegiati, dotati di totale immunità contabile, amministrativa, finanziaria, civile e penale.

(4-09605)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, nelle risposte agli atti di sindacato ispettivo dello scrivente 4-02731 del 5 novembre 1976 e 4-03036 del 21 novembre 1996, con lettere rispettivamente protocollate al n. 26899 del 25 settembre 1997 e al n. 27013 del 3 ottobre 1997, non è stato in grado di escludere che il complesso degli addetti ai lavori della Direzione XX del proprio Ministero – Direzione preposta agli adempimenti istruttori su ogni richiesta di finanziamento ai sensi della legge 24 dicembre 1985, n. 808, da inoltrare all'apposito Comitato con funzioni deliberanti – fosse composto da dipendenti delle industrie beneficiarie di detti finanziamenti con l'eccezione del capo divisione, allo stesso incarico da oltre dieci anni, e da un funzionario di ruolo proveniente dall'Italtrade; inoltre in dette risposte si faceva comprendere che a seguito del nuovo regolamento del Ministero dell'industria, detta Direzione XX avrebbe subito una ristrutturazione, quando al contrario il regolamento cui s'è fatto cenno non interesserà la stessa direzione;

che successivamente al 30 ottobre 1997, data di presentazione da parte dello scrivente dell'atto di sindacato ispettivo 4-08269, che denunciava come l'accesso agli uffici di detta XX Direzione del Ministero

dell'industria, avvenisse senza il «passi» regolamentare (il che rendeva impossibile il controllo dei tempi di permanenza del personale dell'industria negli uffici stessi), erano ripristinati i controlli d'entrata e d'uscita da detti uffici costringendo il personale a permanenze di minore durata alla Direzione XX;

che in data successiva al 30 ottobre 1997 veniva notificato all'interrogante come gran parte dell'attività della XX Direzione fosse esperita presso gli uffici delle industrie interessate ai finanziamenti della citata legge e quindi trasferita negli uffici della XX Direzione ai fini della necessaria formalizzazione per il tramite di *floppy disk*;

che veniva altresì notificato all'interrogante che nella compilazione della relazione per il 1995 imposta dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1985, n. 808, e delle risposte agli atti di sindacato ispettivo dello stesso interrogante un contributo concettuale decisivo perveniva da elementi delle industrie del settore e che il ritardo nell'approntamento della stessa relazione per il 1996 sarebbe stato da attribuire all'impossibilità di apporti sostanziali da parte delle industrie del settore, in considerazione della perdurante incertezza sul futuro delle aziende della Finmeccanica spa;

che come illustrato nell'atto di sindacato ispettivo dello scrivente 4-09204 del 15 gennaio 1998 il contenuto delle quarantanove pagine della «Relazione sullo stato dell'industria aeronautica per l'anno 1996», redatta dal Ministro dell'industria, e presentata dal Ministro del tesoro, ai sensi dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1985, n. 808, nella relazione previsionale e programmatica per l'anno 1998, è pervaso da una soporifera, prolissa banalità, risultante del tentativo di adempiere al dettato della legge salvaguardando cautamente gli assai opinabili interessi della industria a partecipazione pubblica;

che da informazioni pervenute e da quanto direttamente constatato la descritta situazione di illegalità alla Direzione XX del Ministero dell'industria permane e nelle ultime settimane si è addirittura accentuata,

si chiede di conoscere se il Governo consideri legale quanto segnalato in premessa e se consideri altresì che la situazione sopra descritta possa dar luogo ad un «precedente» suscettibile di ripetersi.

(4-09606)

**Interrogazioni, già assegnate a Commissioni permanenti,
da svolgere in Assemblea**

L'interrogazione 3-01259, del senatore Minardo, precedentemente assegnata per lo svolgimento alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare), sarà svolta in Assemblea, in accoglimento della richiesta formulata in tal senso dall'interrogante.

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

4ª Commissione permanente (Difesa):

3-01599, del senatore Semenzato, sulla vicenda dello stupro ai danni di Franca Rame;

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-01597, dei senatori Marino e Cò, sulla vertenza dei macchinisti della Ferrovia circumvesuviana;

3-01600, del senatore D'Alì, sull'aeroporto di Palermo-Punta Raisi;

12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

3-01592, dei senatori Vegas ed altri, sulla libera professione *intra moenia* degli operatori sanitari.

Interrogazioni, ritiro

Su richiesta del presentatore è stata ritirata la seguente interrogazione:

4-09523, del senatore Monteleone.

