

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

46° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 FEBBRAIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio:

« Abolizione in materia di forniture delle discriminazioni dovute alla nazionalità nei confronti dei paesi membri della CEE » (947):

PRESIDENTE	Pag. 745, 746, 747
ARNONE	746
CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	745, 747
PISCITELLO	745, 746
SAMMARTINO	746
SANTALCO, relatore alla Commissione	745

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni:

« Provvidenze a favore del personale della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti » (994) (D'iniziativa del senatore Fracassi):

PRESIDENTE	743, 744, 745
----------------------	---------------

MADERCHI	Pag. 745
PISCITELLO	744
SANTALCO, relatore alla Commissione	743

Discussione ed approvazione con modificazioni:

« Modifica dell'articolo 694 del Codice della navigazione » (1294) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	740, 741, 742 e passim
ARNONE, relatore alla Commissione	740, 741, 742
AVEZZANO COMES	741, 743
CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	742
MADERCHI	741, 742
SANTALCO	743

Rinvio della discussione:

« Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada » (1452) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	740
----------------------	-----

8^a COMMISSIONE

46° RESOCONTO STEN. (20 febbraio 1974)

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

C E B R E L L I, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Rinvio della discussione del disegno di legge:

« Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada » (1452) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che il senatore Pacini, relatore alla Commissione, mi ha informato che necessita di chiarimenti da parte del Ministero competente prima di svolgere la sua relazione. Mi ha altresì informato che, essendo stati presentati molti emendamenti da parte dei senatori del Gruppo comunista, ritiene opportuno un rinvio della discussione per approfondire il provvedimento.

Se non si fanno osservazioni, perciò, l'esame del provvedimento è rinviato alla prossima settimana.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 694 del Codice della navigazione » (1294) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 694 del Codice della navigazione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che la 2^a Commissione ha espresso parere favorevole. La 4^a e la 6^a Commissione non hanno espresso il loro parere ma il termine è già scaduto il 28 novembre dello scorso anno, quindi possiamo procedere all'esame del provvedimento.

Prego il senatore Arnone di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

A R N O N E, relatore alla Commissione. L'articolo 694 del codice della navigazione dispone che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto col Ministro delle finanze, può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, dare in concessione a privati, per la durata massima di venti anni, parti di suolo degli aerodromi statali, per costruirvi aviorimesse, edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo.

Il limite di venti anni fu ritenuto sufficiente all'epoca della emanazione del codice, mentre oggi è assolutamente inadeguato in considerazione del notevole sviluppo registrato nel campo del trasporto aereo commerciale, dell'incremento addirittura imprevedibile del numero dei passeggeri, del progresso tecnologico del mezzo aereo, che richiede strutture più costose e, quindi, difficilmente ammortizzabili nello spazio di due decenni.

Per tali motivi il disegno di legge al nostro esame prevede di elevare a trenta anni la durata della concessione in casi eccezionali, connessi alla particolare entità degli investimenti effettuati o da effettuarsi per la realizzazione delle opere previste, attribuendo al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa col Ministero delle finanze, la facoltà di concedere la proroga di dieci anni.

È appena il caso di ricordare che l'articolo 49 del codice della navigazione dispone che, al termine della concessione, tutte le opere stabili passino di proprietà dello Stato.

Il quarto comma del disegno di legge in discussione tende invece ad eliminare una

disparità di trattamento che attualmente sussiste tra le concessioni ricadenti nel demanio marittimo e quelle relative al demanio aeronautico.

Le norme vigenti, infatti, prevedono canoni di mero riconoscimento per le concessioni relative al demanio marittimo rilasciate ad enti che perseguono finalità di pubblico interesse, mentre, per quanto concerne le concessioni del demanio aeronautico, l'ipotesi del pubblico interesse non è prevista. Sono in tal modo danneggiati gli aereo-clubs locali, enti che, ai sensi della legge 29 maggio 1954, n. 340, e del decreto del Presidente della Repubblica 29 novembre 1965, n. 1715, perseguono finalità di pubblico interesse, ma che, per la normativa in atto, sono gravati per un onere complessivo di circa 80 milioni l'anno.

Il comma quarto del presente disegno di legge intende ovviare a tale disparità estendendo l'efficacia dell'articolo 39 del codice della navigazione anche alle concessioni su beni del demanio aeronautico.

Il quinto comma mira ad attribuire al Ministro della difesa le medesime facoltà previste nei commi precedenti per il Ministro dei trasporti.

Mi permetto, inoltre, di presentare un articolo aggiuntivo — di cui sono firmatario, unitamente ai senatori Santalco e Mazzei — e del cui testo do lettura:

« La norma contenuta nel quarto comma dell'articolo 694 del codice della navigazione, nel testo di cui al precedente articolo 1, si applica anche alle concessioni in corso nonchè per i canoni non ancora percepiti alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Praticamente, come dicevo nella mia relazione, il comma quarto mira ad eliminare una disparità che attualmente esiste tra le concessioni ricadenti nel demanio marittimo e quelle relative al demanio aeronautico. L'articolo 39 dell'attuale codice della navigazione, cioè, prevede che, per gli enti i quali esplicano finalità di pubblico interesse, non vi sia alcuna corresponsione di canone, mentre per le concessioni che ricadono nel demanio

aeronautico l'ipotesi del pubblico interesse non è prevista. Conseguentemente, con l'emendamento testè letto, si chiede una sanatoria per i canoni non ancora percepiti alla data di entrata in vigore della presente legge, in considerazione del fatto che la disparità cui ho accennato doveva essere già eliminata da tempo.

Detto questo, prego i colleghi commissari di voler approvare il provvedimento in questione, con la modifica testè illustrata.

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

M A D E R C H I . Devo subito precisare che siamo contrari al provvedimento, in quanto a nostro avviso esso è privo di una valida motivazione e, conseguentemente, annuncio che esprimeremo voto contrario. Ci è stato detto che esso è necessario per colmare una disparità esistente fra le concessioni ricadenti nel demanio marittimo e quelle relative al demanio aeronautico. Se dovessimo intervenire, bisognerebbe farlo proprio per salvaguardare meglio il demanio marittimo che, com'è noto, è stato largamente saccheggiato da una serie d'interventi resi possibili da disposizioni che ne consentono la utilizzazione, non dico indiscriminata, ma certo pregiudizievole per l'interesse collettivo, da parte di enti e privati.

Oggi si vuol intervenire anche sul demanio aeronautico per venire incontro agli aereo-clubs...

A R N O N E , *relatore alla Commissione.* Non è esatto; degli aereo-clubs si parla soltanto nel quarto comma dell'articolo unico.

M A D E R C H I . Il discorso viene fatto, però, per l'intero demanio aeronautico e quindi per consentire, ad esempio, alla società che si sta per costituire nell'aeroporto di Fiumicino, di continuare ad occupare immense aree del demanio aeronautico senza pagare nemmeno un soldo; il che non è giusto.

8^a COMMISSIONE

46° RESOCONTO STEN. (20 febbraio 1974)

A R N O N E, *relatore alla Commissione*. La questione, se mi è consentito precisare, è in termini diversi. Con il presente disegno di legge si tratta semplicemente di spostare il limite massimo della concessione a trent'anni. Tutto qui...

M A D E R C H I. La qual cosa, tuttavia, non servirà a niente. Serve solo a creare condizioni analoghe a quelle esistenti nel demanio marittimo, dimostrate negative, e a sgravare, sia pure di una somma non eccessiva, gli oneri delle società indicate nel provvedimento.

Secondo il nostro parere, in sostanza il disegno di legge non corrisponde agli interessi generali e pertanto il nostro Gruppo voterà contro il provvedimento.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e do la parola al relatore per la replica.

A R N O N E, *relatore alla Commissione*. Se non ci fossero precedenti importanti, potremmo anche essere d'accordo col senatore Maderchi. Proprio in apertura di seduta, parlando del possibile aumento delle tariffe postali, abbiamo rilevato che lo Stato ha scarsi mezzi finanziari per la realizzazione di strutture utili a tutta la comunità. È per questo che da tempo si è ravvisata l'opportunità di concedere ad enti a prevalente partecipazione statale o anche a privati la facoltà di costruire infrastrutture e opere che poi alla fine della concessione (sinora prevista in 20 anni e che il provvedimento in esame prolunga, in casi eccezionali e previa intesa tra il Ministero delle finanze e quello dei trasporti e dell'aviazione civile, a 30 anni) torneranno in proprietà dello Stato. Vorrei ricordare al senatore Maderchi che un provvedimento approvato due anni fa portava il termine, in relazione a certe opere dell'aeroporto di Milano, a 60 anni.

Il disegno di legge in esame prevede in sostanza un prolungamento di 10 anni del periodo di ammortamento, in considerazione

del fatto che il costo di certe opere di particolari dimensioni è oggi tale da non poter essere ammortizzato in soli 20 anni.

Certo sarebbe augurabile che lo Stato potesse costruire direttamente le infrastrutture del sistema aeroportuale, che comporta una organizzazione particolarmente delicata, ma l'esperienza ci insegna che ciò non è sempre possibile, e quindi mi pare sia doveroso da parte nostra accedere a queste altre forme di intervento che, d'altra parte, non tolgono allo Stato il diritto di sorvegliare l'esecuzione dei lavori e la gestione dell'impresa.

C E N G A R L E, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non credo di dover aggiungere altre considerazioni a quelle del relatore, che ringrazio vivamente. Il provvedimento, come è stato rilevato, si limita a prolungare da 20 a 30 anni il periodo di ammortamento per opere di considerevole rilievo, in casi eccezionali che saranno determinati d'intesa tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e quello delle finanze.

Non posso quindi che concludere invitando la Commissione a voler dare il proprio assenso al provvedimento, integrato dall'emendamento presentato dall'onorevole relatore, al quale il Governo si dichiara favorevole.

P R E S I D E N T E. Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge, di cui do lettura:

Art. 1.

L'articolo 694 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro delle finanze, può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso e con la pianificazione nazionale degli aeroporti, dare in concessione, per un periodo non superiore a venti anni, parti di suolo degli aerodromi statali, per

8^a COMMISSIONE

46° RESOCONTO STEN. (20 febbraio 1974)

costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo.

In casi eccezionali, connessi alla particolare entità degli investimenti effettuati o da effettuarsi per la realizzazione delle opere di cui al comma precedente, il limite massimo della concessione potrà essere elevato a 30 anni e si potrà procedere all'applicazione di canoni determinati avuto riguardo allo stato in cui si trovano i beni al momento della concessione ed in relazione alle loro normali possibilità di utilizzazione.

Il concessionario è tenuto ad esibire, a richiesta, un piano di ammortamento relativo alle opere da realizzare che sarà valutato di intesa fra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e il Ministero delle finanze ai fini della determinazione della durata della concessione.

Gli enti pubblici o privati che perseguono fini di pubblico interesse possono ottenere concessioni di suolo negli aerodromi statali e di uso di aviorimesse e di altri edifici negli aerodromi stessi, previa determinazione di canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni e compatibilmente con la pianificazione nazionale degli aeroporti.

Per quanto concerne gli aerodromi militari, il Ministro della difesa esercita le stesse facoltà riconosciute al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di concessioni di suolo sugli aerodromi civili.

Per la costruzione e l'esercizio di depositi di materiali o sostanze che presentano il pericolo d'incendio o di esplosione si osservano le norme stabilite dal regolamento ».

(È approvato).

I senatori Arnone, Santalco e Mazzei hanno presentato un emendamento, tendente ad aggiungere il seguente articolo:

« La norma contenuta nel quarto comma dell'articolo 694 del codice della navigazione, nel testo di cui al precedente articolo 1, si applica anche alle concessioni in corso nonchè per i canoni non ancora percepiti alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo, al quale il Governo si è dichiarato favorevole.

(È approvato).

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

S A N T A L C O . Il Gruppo della Democrazia cristiana annuncia il proprio voto favorevole.

A V E Z Z A N O C O M E S . Anche il Gruppo del Partito socialista italiano voterà favorevolmente.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« **Provvidenze a favore del personale della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti** » (994), d'iniziativa del senatore Fracassi

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti », d'iniziativa del senatore Fracassi.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella seduta del 13 febbraio la Commissione aveva approvato l'articolo 1 del disegno di legge, rinviando poi il seguito della discussione per una più congrua formulazione degli articoli 2 e 3.

Prego il relatore senatore Santalco di riferire in merito.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Come l'onorevole Presidente ha ora

8ª COMMISSIONE

46º RESOCONTO STEN. (20 febbraio 1974)

ricordato, la discussione del disegno di legge fu sospesa dopo l'approvazione dell'articolo 1, in quanto sul successivo articolo 2 erano stati espressi pareri discordi da parte della 1ª e della 5ª Commissione.

Sono ora nella condizione di sciogliere la riserva che avanzai nell'altra seduta e pertanto ritiro l'emendamento che presentai allora, sostituendolo con il seguente, sostitutivo dell'intero articolo 2.

« La liquidazione del contributo per il riscatto del servizio prestato presso gli enti di provenienza è calcolata sugli stipendi percepiti alla data di entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 413, in base ai criteri di cui alla legge 26 maggio 1966, n. 372, a condizione che la relativa domanda sia presentata, da parte degli interessati, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Con tale emendamento pensiamo di avere risolto la questione che ci era stata prospettata dalla 1ª Commissione.

Per quanto riguarda l'articolo 3, devo fare una precisazione e chiedere preventivamente scusa ai colleghi per quanto ebbi occasione di dire nel corso della precedente seduta al riguardo. In quell'occasione affermai che non avremmo avuto maggiore spesa e che, eventualmente, essa ci poteva essere soltanto all'atto della promozione. Ebbene, in nessun caso vi può essere maggiore spesa, in quanto la promozione avverrà se esisterà il posto vacante nell'organico. Quindi, tale posto è logicamente già coperto dal punto di vista della spesa! Non capisco come possa aver fatto un errore del genere e debbo perciò dare doverosamente atto al collega Avezzano Comes e recitare il *mea culpa* perchè, come si suol dire in casi del genere, ho preso un vero e proprio abbaglio. Fra l'altro l'articolo 3 esclude la possibilità di ricostruzioni di carriera.

Prego perciò i colleghi di accogliere l'emendamento all'articolo 2, che soddisfa sia le esigenze della 1ª che della 5ª Commissione, e procedere all'approvazione dell'intero disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Mi sia concesso di dire che, a mio avviso, il senatore San-

talco ha ecceduto nell'attribuirsi colpe dovute molte volte al fatto che, durante la discussione, e facile che gli interventi si accavallino e, conseguentemente, possono sorgere degli equivoci specialmente per provvedimenti del genere, che veramente angustiano con il loro continuo richiamo a norme precedenti.

Prego quindi i colleghi di esprimere il loro parere sulla proposta del relatore circa l'articolo 2.

P I S C I T E L L O . A nome del mio Gruppo esprimo parere favorevole al testo dell'articolo 2 proposto dal relatore, anche perchè esso accoglie le osservazioni condizionanti della 1ª Commissione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2 nel nuovo testo proposto dal relatore, di cui do lettura:

Art. 2.

La liquidazione del contributo per il riscatto del servizio prestato presso gli enti di provenienza è calcolata sugli stipendi percepiti alla data di entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 413, in base ai criteri di cui alla legge 26 maggio 1966, n. 372, a condizione che la relativa domanda sia presentata dagli interessati entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 3.

Nei riguardi degli impiegati di cui al precedente articolo 1, il servizio non di ruolo prestato alle dipendenze della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è valutato ai fini giuridici per l'intera sua durata quale servizio effettivo con esclusione della ricostruzione di carriera.

P I S C I T E L L O . Insisto sulla proposta avanzata dal mio Gruppo nella seduta del 13 febbraio scorso, di soppressione del-

l'articolo. Questo perchè, fra l'altro, le osservazioni della 5^a Commissione ci sembrano quanto mai fondate e contengono un'affermazione non solo esplicita ma perentoria che non mi pare validamente contestata dal relatore. Nel parere da me richiamato, infatti, si legge: «... Si fa inoltre presente che la disposizione contenuta nell'articolo 3 comporta oneri per lo Stato e che, quindi, essa dovrebbe essere opportunamente riformulata prevedendo la esplicita esclusione di oneri a carico dello Stato ». Faccio presente, tra l'altro, che questo parere è del 5 dicembre 1973 e che, quindi, modificava quello espresso nel novembre dello stesso anno.

P R E S I D E N T E . Sono dell'avviso che i chiarimenti forniti dal relatore siano sufficienti per far sì che non vi siano più dubbi in proposito. Ad ogni modo, poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'intero articolo 3 proposto dal senatore Piscitello.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 3, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame del disegno di legge nel suo complesso.

M A D E R C H I . Dichiaro che il mio Gruppo si astiene dalla votazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Abolizione in materia di forniture delle discriminazioni dovute alla nazionalità nei confronti dei Paesi membri della CEE » (947)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di

legge: « Abolizione in materia di forniture delle discriminazioni dovute alla nazionalità nei confronti dei Paesi membri della CEE ».

Comunico che il senatore Premoli, relatore alla Commissione sul disegno di legge, essendo impegnato, in qualità di Presidente, in altra Commissione, ha rinunciato all'incarico. Sul disegno di legge riferirà pertanto il senatore Santalco.

Comunico che la 3^a e la 10^a Commissione non hanno espresso il proprio parere, ma i termini regolamentari sono scaduti; la Giunta per gli affari della Comunità europea ha espresso parere favorevole.

P I S C I T E L L O . Intervengo in via pregiudiziale per invitare il Governo a ritirare il provvedimento, stante gli effetti gravissimi che esso potrebbe determinare, perchè in conseguenza di esso molte commesse relative al Piano poliennale per le ferrovie potrebbero essere sottratte all'industria nazionale.

C E N G A R L E , sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Non posso accettare la richiesta del senatore Piscitello. Gli accordi sottoscritti vanno mantenuti e rispettati. Il Governo è impegnato al recepimento delle norme CEE e non può venire meno a tale impegno.

P R E S I D E N T E Poichè il senatore Piscitello non insiste nella sua proposta pregiudiziale, prego il senatore Santalco di riferire sul disegno di legge.

S A N T A L C O , relatore alla Commissione. Il disegno di legge tende a recepire la direttiva della Commissione CEE n. 70/32 in data 17 dicembre 1969, che prescrive agli Stati membri di eliminare le discriminazioni, in rapporto alla nazionalità, in materia di forniture allo Stato stesso, agli enti territoriali ed alle altre persone giuridiche di diritto pubblico. L'articolo unico del disegno di legge si propone pertanto di modificare le norme tendenti a favorire le industrie nazionali, contenute negli articoli 33 e 34 della legge 7 luglio 1970, n. 429, alle quali è assog-

gettata l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

In proposito devo fare osservare al senatore Piscitello che la norma è reciproca e che quindi, in base alla direttiva CEE, anche le nostre industrie potranno assumere impegni di lavoro nei paesi della Comunità, cosa che prima non poteva avvenire.

Va infine rilevato con soddisfazione che la citata direttiva CEE — come è stabilito nell'ultimo comma dell'articolo unico del disegno di legge — non si applica alle norme che prevedono riserve a favore degli stabilimenti industriali, comprese le piccole industrie e quelle artigiane, dell'Italia meridionale e insulare, del Lazio e del territorio di Trieste.

Concludo invitando la Commissione a voler approvare il disegno di legge.

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

P I S C I T E L L O . Il nostro Gruppo esprime tutta la sua preoccupazione per questo provvedimento, che, in un momento come l'attuale di grave crisi economica e di serio pericolo per i livelli occupazionali, apre la strada alla concorrenza straniera che, specialmente per quanto riguarda le industrie tedesche, è senz'altro in grado di offrire condizioni più competitive. L'onorevole relatore ha parlato di reciprocità, ma tutti sappiamo che, quando sono in gioco interessi nazionali di questa portata, essa ha un valore relativo, perchè non viene affatto osservata da altre nazioni, come dimostra, per esempio, il fatto che la Francia si rifiuta di adeguare la legge petrolifera del 1928 alle condizioni generali del Mercato comune. Del resto una delle ragioni di crisi della nostra agricoltura dipende proprio dalle scelte effettuate da alcuni Paesi membri della Comunità.

Occorre insomma che noi valutiamo responsabilmente gli interessi del nostro Paese, in questo momento di grave crisi economica e occupazionale, soprattutto in vista delle commesse relative al piano pluriennale delle ferrovie, per il quale è previsto un elevato impegno finanziario.

Insisio quindi perchè il provvedimento venga ritirato o comunque rinviato. Non mi pare che un rinvio potrebbe comportare a nostro danno conseguenze di grave rilievo in sede comunitaria. Assicuriamoci, insomma, prima le commesse, e poi riparleremo del provvedimento.

È un problema veramente serio sul quale richiamiamo l'attenzione del Governo e di tutte le forze politiche.

A R N O N E . Desidererei sapere dal Governo se c'è una data di scadenza per la approvazione di questo disegno di legge; se siamo cioè costretti a rispettare vincoli precisi, oppure se esiste la discrezionalità di poter rinviare l'approvazione del provvedimento. In tal caso sarei favorevole al rinvio.

S A M M A R T I N O . Mi associo alla richiesta del collega Arnone, dal momento che non ritengo sia impossibile rinviare per un più attento esame il provvedimento in discussione.

P R E S I D E N T E . Dal momento che per tre anni sono stato membro del Parlamento europeo, mi permetto di dare alcuni chiarimenti. I trattati di Roma comprendono clausole programmatiche e clausole di salvaguardia. Le norme generali devono essere trasferite nella legislazione in base a quanto disposto dall'articolo 33 del trattato istitutivo della Comunità. Ebbene, la direttiva di cui si tratta in tale articolo è del 17 dicembre 1969 e, personalmente, sono convinto che la scadenza del termine di attuazione della stessa sia già avvenuta. Tengo a precisare, comunque, che questa è una opinione del tutto personale.

Vi sono inoltre, come ho accennato, le norme di salvaguardia che, nel testo francese, erano chiamate « clausole scappatorie ». Esse ammettono che un Paese membro della Comunità, allorchè si trovi in condizioni economiche particolari, possa ottenere la sospensione dell'applicazione di determinate norme comunitarie a favore di trattamenti differenziati. Varie volte il nostro Paese ha

8ª COMMISSIONE

46° RESOCONTO STEN. (20 febbraio 1974)

chiesto, per taluni settori — quali ad esempio quello dello jodio e del piombo — che le norme comunitarie, in forza delle clausole di salvaguardia, non fossero applicate.

Il Governo, perciò, ha sempre facoltà di invocare tali norme quando nella nostra legislazione è recepita la norma comunitaria.

CEN GARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. I senatori Arnone e Sammartino hanno avanzato la richiesta di rinviare la discussione del provvedimento. Personalmente non ho niente in contrario ad accettarla. Però, le preoccupazioni emerse dall'intervento del senatore Piscitello circa una possibile concorrenza del mercato estero nei confronti delle nostre industrie vengono a cadere: nel senso che abbiamo accertato — e lo accertiamo quotidianamente — come i nostri costi di produ-

zione siano inferiori a quelli della concorrenza straniera.

È da tener conto, inoltre, anche di quanto detto dal Presidente: le clausole di salvaguardia consentono al nostro Governo la non applicazione delle norme in questione e praticamente noi avremmo, così, garanzie per la nostra occupazione e per le industrie. In ogni caso mi dichiaro favorevole al rinvio.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO