

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 30° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MARZO 1985

Presidenza del Presidente SPANO

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» (895-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 2, 7, 8 e <i>passim</i>
BISSE (PCI) . . . . .	15
CARTA, ministro per la marina mercantile . .	7
CARTIA (PRI) . . . . .	17
COLOMBO VITTORINO (V.) (DC) . . . . .	17
MASCIADRI (PSI) . . . . .	16
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	2, 17

##### Disegni di legge in sede redigente

«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 18, 20
COLOMBO VITTORINO (V.) (DC) . . . . .	20
LIBERTINI (PCI) . . . . .	18
PADULA (DC) . . . . .	20

*I lavori hanno inizio alle ore 15,30.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» (895-B)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati  
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali», già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Patriarca di riferire sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli senatori, è noto che il disegno di legge n. 895 è tornato dalla Camera perchè modificato in seguito ad un ampio dibattito al quale, in maniera informale, hanno partecipato anche alcuni membri di questa Commissione. Tale dibattito aveva preso le mosse dalle dichiarazioni di taluni secondo i quali questo disegno di legge si sarebbe fatto carico esclusivamente dei problemi dell'industria cantieristica pubblica trascurando in maniera rilevante i problemi, che pure sono importanti nella realtà industriale del paese, della cantieristica privata, in modo particolare di quella minore. Per la verità, in ordine a questo dibattito, c'è stata, da parte di alcuni membri della Commissione trasporti della Camera, la volontà di ripristinare taluni emendamenti che erano stati ritirati in questa Commissione, su invito del Governo, per la necessità di non alterare il quadro finanziario del provvedimento, attesa la situazione drammatica nella quale si trovava e si trova ancora oggi l'industria cantieristica italiana, con una cassa integrazione che ha raggiunto livelli impressionanti: il 90 per cento, con prospettive certamente di lunga durata rispetto ai carichi di lavoro attuali e prevedibili, nonostante alcune ventate di ottimismo che avevano circondato non solo questo, ma anche il provvedimento di risanamento finanziario, entrambi finalizzati alla ripresa armatoriale e al conseguimento di nuove commesse. Purtroppo allo stato dei fatti c'è soltanto un numero assai limitato di commesse, alcune anche problematiche, per cui si sono sollevate da parte delle realtà operaie dei cantieri una serie di iniziative e di sollecitazioni per un intervento più energico e molto più vigoroso. Anche il Ministro della marina mercantile, onorevole Carta, che ha partecipato questa mattina a un'assemblea della Confitarma, ha sollecitato un impegno maggiore degli armatori privati (che avevano accompagnato il varo di questi provvedimenti con una serie di promesse e di incontri) per nuove commesse in ordine al settore delle costruzioni e riparazioni navali. Si deve tener conto di un dato, di cui la Commissione deve farsi carico: c'è una grossa difficoltà anche in

ordine ai prezzi praticati dalla Fincantieri. Alle nostre sollecitazioni all'armamento privato c'è una risposta, alcune volte documentata, di prezzi assolutamente non competitivi non solo nell'ambito mondiale, ma addirittura con paesi della Comunità, in modo particolare con la Danimarca, che in questo periodo sta acquisendo una quantità eccezionale di ordini e verso cui si stanno orientando anche alcuni noti armatori italiani. So che il Ministro ha portato avanti una serie di iniziative per verificare se i prezzi della Fincantieri sono prezzi alterati o se si tratta di prezzi che tengono conto di tutti gli sforzi finanziari che il Governo e il Parlamento hanno fatto per mantenere in piedi questa situazione della Fincantieri stessa. Poichè questa Commissione ha voluto promuovere opportunamente una indagine conoscitiva su tutto il settore dell'economia marittima, dobbiamo affrontare il grosso nodo della Fincantieri, perchè non è possibile che questa società, con un ufficio tecnico di 400 ingegneri, non sia in grado di elaborare progetti, con la conseguenza che i progetti di nuove navi si devono acquistare in Giappone, per un costo dai due ai quattro miliardi, certamente aggiuntivi dei costi nazionali. Non so proprio che cosa ci stanno a fare 400 ingegneri se non riescono a realizzare progetti indicativi anche di quelle che sono le nuove correnti di traffico, le nuove tecniche. Ho partecipato alcuni anni fa ad una interessante mostra delle tecnologie navali e l'unica innovazione realizzata dalla Fincantieri è stata quella relativa ad una nave a propulsione a carbone, progetto poi abortito perchè le due navi ordinate sono rimaste uniche perchè questa novità non ha avuto un riscontro positivo sul mercato. Insisto su questo argomento col Ministro, perchè sino ad ora c'è stata la favola del costo del lavoro, ma in questi ultimi anni - e l'ho potuto verificare personalmente - la produttività di alcuni cantieri è andata crescendo in maniera più che notevole e incoraggiante. Ma questo non basta, allora significa che c'è un difetto nell'organizzazione del lavoro, nella politica industriale da parte del maggiore committente pubblico della Fincantieri. Sarà quindi necessario capire, con questa indagine, dove sono i guasti e dove sono le disfunzioni. Noi siamo profondamente interessati alla salvaguardia di questo settore perchè lo riteniamo strategico per l'economia del paese; siamo interessati perchè molte delle nostre comunità hanno un importante punto di riferimento nella realtà industriale di questo settore, in un paese a vocazione tipicamente marinara come il nostro, e non possiamo assolutamente continuare ad assistere al depauperamento complessivo e generale della situazione delle industrie navali. In questi giorni si stanno vivendo momenti drammatici in tutte le città sedi di industrie cantieristiche; bisogna intraprendere iniziative adeguate e non si dica che il miraggio del piano Finmare può dare ai lavoratori e agli operatori una certa tranquillità per il futuro.

Certamente nel piano Finmare ci sono alcuni obiettivi che consentiranno ai nostri cantieri di lavorare. Noi riteniamo, però, che un cantiere, per essere competitivo, deve saper fronteggiare la situazione di mercato, in modo particolare attirando ordini dai privati. Guai se noi ci rifugiassimo nelle commesse pubbliche a un cantiere pubblico, perchè mancherebbe, da parte nostra, qualsiasi considerazione della capacità di direzione industriale in un settore dove lo Stato spende centinaia e migliaia di miliardi.

La nostra sollecitazione più viva è diretta al Ministro, affinché si attivi il processo di nuove commesse e si veda dove sono i guasti e le difficoltà.

Ci sono, poi, lamentele anche in ordine alla distribuzione stessa delle commesse. Si ha la sensazione, signor Ministro (lo dico lealmente e sinceramente), che forse esista qualche zona di privilegio, e mi riferisco soprattutto al cantiere di Ancona.

Non mi preoccupa dire queste cose, perchè infatti in un settore nel quale c'è una situazione drammatica, guai a dare la sensazione che il poco profitto che può esserci non venga equamente distribuito; viceversa, in una situazione di maggiori profitti, ciò potrebbe anche non avvenire, obbedendo ad altre esigenze.

Stiamo attenti, però, che in una situazione come questa è necessario ed importante operare anche un piano di ripartizione delle commesse, tenendo conto dei dati oggettivi inerenti la situazione dei singoli cantieri.

Queste cose le dico con molto accanimento perchè ho vissuto in questi giorni il dramma di un cantiere di Castellammare di Stabia che, attualmente, ha il 90 per cento degli operai in cassa integrazione.

Infatti, pur avendo ottenuto una commessa, per questa commessa non è ancora stato fatto il contratto. Conseguentemente si pensa che questo cantiere possa andare in produzione, anche se limitata, non prima di un anno. A tal fine provate ad immaginare quali disastri e quali preoccupazioni faccia incombere su ciascuno di noi un cantiere che ha oltre 2.000 operai inoperosi, pensando soprattutto a quale danno ne deriva per la zona.

Ritengo quindi molto importante operare questo approfondimento. E noi faremo il nostro dovere fino in fondo.

Intorno a questo problema, infatti, c'è stata l'unanimità dei consensi da parte di tutti i Gruppi parlamentari. Abbiamo lavorato con molto impegno. C'è stato anche, nel corso del dibattito, un momento nel quale sono state avanzate legittime richieste anche dalla cantieristica privata minore. Abbiamo fatto, e facciamo, un ulteriore sforzo accettando alcuni emendamenti portati avanti da alcuni parlamentari alla Camera dei deputati (e sui quali fra breve referirò), perchè se ci rendiamo conto che la situazione della cantieristica pubblica è così drammatica e preoccupante, nello stesso momento vediamo che la cantieristica privata è presa nella morsa della crisi, e certamente non possiamo assolutamente lasciare questo comparto in balia di sè stesso.

Noi abbiamo accettato alcuni emendamenti migliorativi della situazione dei cantieri medi e dei cantieri minori. È ovvio che certamente noi ci vogliamo far carico, non in questa sede, ma in un'altra sede, anche di quelli che sono i vasti problemi dei cantieri privati nella fascia media e minore.

Ritengo, a questo riguardo, di fare anche un'altra sollecitazione al Ministro in ordine al problema delle nuove commesse: in un incontro di qualche anno fa al Ministero (al quale ho avuto l'onore di partecipare insieme al senatore Bisso), oltre che degli incentivi per sollecitare l'armamento pubblico al rinnovo della flotta e a nuove commesse, si è parlato anche del piano energetico nazionale e del trasporto del

carbone che dà luogo a tante «mormorazioni» delle quali si è sentita un'eco anche in questa Commissione.

Io so che il Ministro ha fatto predisporre, dalla direzione generale del naviglio, uno studio approfondito in ordine a questo tema. È necessario e importante sapere con chiarezza che cosa vuole fare l'Enel rispetto ad una sollecitazione, del sindacato e nostra, in ordine alla regolamentazione dei traffici di carbone per il nostro paese, privilegiando quegli armamenti che hanno fatto nuove costruzioni, ma privilegiandoli per davvero, e non attraverso i meandri di alcune organizzazioni – anche pubbliche – che danno luogo – come dicevo prima – a «mormorazioni» e, cosa più grave, all'affidamento di traffico a bandiere estere o addirittura a bandiere ombra, mentre la situazione dell'industria armatoriale italiana langue.

Ora noi vogliamo una risposta in ordine alle sollecitazioni che furono manifestate anche al Ministro delle partecipazioni statali.

Comunque, signor Ministro, in alcuni ambienti responsabili si dice che l'Enel non ne vuol sapere niente; si dice che fa finta; si dice che facciamo una serie di incontri e di riunioni ma che il piano è già fatto ed obbedisce a quelle logiche delle quali parlavo in precedenza.

Ora io ritengo che in questa sede vada portata avanti questa denuncia, affinché non rimanga inaffrontata, perchè è una denuncia che viene fatta in Parlamento, cioè nella massima istituzione del paese, e riteniamo che non ci debba essere alcuna zona franca in ordine a questo settore.

Non possiamo avere i cantieri fermi e le maestranze inoperose; non possiamo avere lo sconquasso dell'economia marittima italiana e conseguentemente, invece, un traffico così importante, così ricco e significativo di un ente di Stato affidato ad organismi sui quali ci sono legittime preoccupazioni, senza tener conto di quelli che sono i preminenti interessi dell'iniziativa pubblica.

Infatti qui ci troviamo di fronte ad una sollecitazione importante che potrebbe dare maggior lavoro ai cantieri e all'armamento e potrebbe, in un certo senso, contribuire a far superare questa situazione di crisi.

Noi siamo convinti, signor Ministro, onorevoli colleghi, che il comparto dell'economia marittima abbia un valore intrinseco, fondamentale. Questo Ministero (l'abbiamo detto più volte) non è e non può diventare – nessuno si illuda – una delle tante direzioni generali del Ministero dei trasporti.

Infatti il Ministero della marina mercantile non è solamente la via del mare per i trasporti; esso attinge la sua ragion d'essere da una economia che storicamente ha avuto, nel nostro paese, un ruolo enorme, importante; infatti, al di là delle vie di traffico, rappresenta un punto di riferimento importante e fondamentale per la situazione economica del paese, in particolare per quanto riguarda l'industria delle costruzioni navali. Va pure ricordata la questione della ricerca navale, della quale ci occuperemo nei prossimi giorni, in merito anche ad alcuni emendamenti che, sullo stesso provvedimento, sono stati apportati alla Camera dei deputati.

Quindi anche il contributo limitato della discussione di questa sera è proteso a dare maggiore efficienza, maggiore risalto e maggiore

incidenza ad un settore che si estende dai cantieri ai porti, dalle navi all'utilizzo anche degli 8.000 chilometri di costa da parte dello Stato e ad una serie di iniziative, che già il Ministro sta concordando in sede CEE, concernenti soprattutto l'attivazione di una rete di porti turistici che indubbiamente possono dare un'altra dimensione e valore all'economia marittima del nostro paese.

Per quanto riguarda gli emendamenti che sono stati apportati alla Camera dei deputati e che sono stati oggetto anche di una discussione comune, devo dire che non si tratta di modifiche eccezionali o rilevanti. Con l'emendamento all'articolo 2 si è previsto che, per i contratti di nuova costruzione, per le navi inferiori a 3.500 tonnellate, il contributo è pari a quello dei cantieri medi; si tratta cioè di un disincentivo che si è voluto adottare in quanto si è detto che i cantieri maggiori in momenti di crisi acquisiscono commesse destinate alla cantieristica minore. Abbiamo fatto molta resistenza, si è partiti da 8.000 tonnellate ed insieme con il collega Bisso abbiamo tentato di far capire ai legittimi sostenitori anche questa esigenza: in un momento di crisi drammatico come quello attuale, per esempio, al cantiere di Castellammare di Stabia si sta lavorando su una piccola imbarcazione di 3.000 tonnellate che consente solamente al 10 per cento dei lavoratori di poter continuare a tenere aperto il cantiere. Ci rendiamo conto delle difficoltà, comunque questo emendamento disincentivante contiene l'indicazione di questa esigenza.

L'altro emendamento, sempre all'articolo 2, chiarisce alcuni aspetti: la regressività che era stata uno dei cardini della vecchia legge è stata cancellata con l'augurio che la Comunità economica europea non ce lo faccia rilevare.

Per quanto riguarda l'emendamento all'articolo 4 relativo ai galleggianti o costruzioni antinquinamento si tratta di una migliore precisazione e anche in questo caso vi è stata una lunga discussione. A me pare che il testo approvato dalla Camera possa essere accettato, in quanto apporta una maggior chiarificazione in ordine a questo naviglio speciale.

Vi è poi un emendamento all'articolo 6 che ha un valore rilevante e che rappresenta un altro passo a favore della cantieristica privata, consentendo il 20 per cento in più del contributo nel caso delle commesse acquisite dalle aziende che si trovano in situazione di particolare crisi produttiva, con l'estensione ai cantieri medi di una maggiorazione del 20 per cento.

Per quanto riguarda l'articolo 7, si tratta di una semplice operazione di coordinamento dovuta al fatto che all'articolo 2 è stata apportata una modifica.

Vi è poi un emendamento sostanziale all'articolo 8 che anch'io avevo auspicato in questa sede, in quanto ritengo inutile parlare di ripresa della cantieristica senza una politica di investimenti tale da rendere i cantieri più competitivi rispetto alla concorrenza mondiale. Purtroppo uno dei difetti gravi degli interventi in questo settore è stato quello di non privilegiare una autentica politica di investimenti per acquisire le tecnologie nuove per la nostra cantieristica nazionale.

Anche l'emendamento all'articolo 9 è di coordinamento e tende essenzialmente ad evitare interpretazioni non corrette.

C'è poi un emendamento all'articolo 14 di precisazione in ordine al finanziamento relativamente al 1984 con utilizzazione del Fondo investimenti ed occupazione.

Infine, per quanto riguarda la soppressione dell'articolo 13, ricorderete tutti la battaglia che facemmo in questa sede per introdurre una maggior dotazione organica alla direzione generale del naviglio, che deve gestire questi fondi. Ebbi modo anche di spiegare ai colleghi l'assoluta inadeguatezza del personale dirigente di questa direzione generale in ordine alla complessità dei suoi provvedimenti. Approvammo il provvedimento, che oltre tutto rimpinguava in maniera molto limitata le dotazioni di organico, rinviando la copertura dei posti rimanenti ad appositi concorsi. Purtroppo alla Camera la Commissione affari costituzionali ha sollevato un rilievo di fondo che ha portato alla soppressione di quell'articolo. Voglio avvertire comunque che ho predisposto, anche sulla base dei suggerimenti intervenuti nel dibattito che vi fu in quella occasione in Commissione, un disegno di legge che sottoporro alla firma di tutti i Gruppi politici e nel quale è contenuto il riferimento all'adeguamento delle strutture della direzione generale, tenuto conto dei compiti ai quali viene chiamata.

Per questo, anche se adesso l'articolo 13 viene soppresso, rimane valida l'iniziativa di carattere parlamentare che intendiamo portare avanti.

Non devo aggiungere altro e mi auguro solamente che la Commissione si occupi dei problemi di questo settore e che per il momento voglia licenziare il testo al nostro esame, al quale si è giunti dopo una consultazione di carattere informale con i colleghi dell'altro ramo del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il relatore per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare la dichiaro chiusa.

**CARTA, ministro della marina mercantile.** Voglio confermare la bontà dell'intento perseguito dal Parlamento. Anche questa mattina in sede di congresso degli armatori ho dato atto al Parlamento dell'obiettivo sforzo in direzione della ripresa dell'economia marittima e ho anche avvertito che tale sforzo è commisurato al triennio e che si concreta in una scommessa che la cantieristica, l'armamento pubblico e privato ed il settore portuale accettano per introdurre quelle innovazioni che consentano la competitività della nostra flotta, una maggiore capacità produttiva dei nostri cantieri e una maggior capacità produttiva dei nostri porti. Desidero anche dire che questa mattina il CIPE ha esaminato il programma del CETENA e che la 10<sup>a</sup> Commissione della Camera esaminerà il problema della difesa di bandiera, in quanto si pongono problemi per ciò che riguarda la ripartizione dei traffici anche all'interno della Comunità economica europea.

Devo sottolineare che l'importanza di questi argomenti impone un approccio serio ed approfondito con gli altri paesi della Comunità economica europea, non affidato solo a degli *slogans*. Il nostro orientamento è volto a difendere la libertà di mercato e ad adottare misure di difesa in risposta ad una offensiva che viene sferrata proprio

nei confronti della flotta italiana. A questo proposito sono in preparazione alcuni provvedimenti alla Camera dei deputati.

Ritengo opportuno essere chiari su questo punto e posso dire che da parte nostra vi è la ricerca di una comune strategia per quanto riguarda l'economia marittima, ossia un coinvolgimento dell'armamento privato e della flotta pubblica ciascuno secondo i propri ruoli. Come ricordava anche il relatore, è essenziale recuperare le più ampie quote di traffico dato che il nostro è un paese industriale e deve approvvigionarsi di tutte le materie prime per esportare i prodotti finiti. Il traffico marittimo è fondamentale per l'industria, quindi non deve essere assunto dal naviglio straniero. Per questa ragione si avverte l'esigenza di una programmazione sia del settore pubblico che privato perchè vengano in aiuto alla flotta pubblica. È impensabile che in questa fase le aziende pubbliche o private controllate e finanziate dallo Stato si servano di naviglio non italiano per il loro sviluppo.

Il Governo è grato al Parlamento perchè quest'ultimo ha sempre assecondato con tempestività le iniziative in questo campo. D'altro canto il Governo ha sempre cercato di conciliare alcuni aspetti conflittuali di questo comparto e, soprattutto, i problemi inerenti la domanda e l'offerta, con riferimento ai prezzi medi europei, che vi sia remuneratività per i cantieri e non gravami di oneri che l'armamento non potrebbe sopportare; su questa base devono effettuarsi gli ordinativi e le commesse.

Un altro aspetto che desidero sottolineare è quello che si riferisce alla cantieristica maggiore, media e minore. Esprimo gratitudine ai membri della Commissione per avere svolto una significativa opera mediatrice tra le esigenze di ciascuno di questi comparti. Ho infatti riscontrato elementi oggettivi di ripresa in ciascuno di questi settori, per cui lo sforzo che è stato compiuto ha dato risultati positivi. Ho chiesto la parola, signor Presidente, anche per dire, appunto, quali erano i risultati del lavoro svolto. Il Parlamento, grazie all'apporto di alcuni seri e capaci parlamentari, ha opportunamente integrato e corretto alcune normative rendendo possibile una certa ripresa della nostra economia marittima. Ora, spetta alle imprese armatoriali applicare in concreto ciò che è stato attuato da noi e che costituisce un obiettivo supporto.

Sono disponibile a qualunque richiesta di chiarimenti sul provvedimento in generale e sulle modifiche apportate.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame delle singole modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

L'articolo 1 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

#### Art. 2.

Le percentuali di contribuzione previste dal primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, per le nuove costruzioni nonché le trasformazioni e modificazioni navali riguardanti unità di stazza lorda di almeno 1.000 tonnellate, sono fissate nella



misura del 25 per cento per i cantieri maggiori, del 15 per cento per i cantieri medi e dell'11 per cento per i cantieri minori.

In caso di stipulazione, da parte di un cantiere maggiore, dal 1° gennaio 1985, di un contratto per nuova costruzione uguale od inferiore a 3.500 tonnellate di stazza lorda, con esclusione delle navi traghetto, la percentuale di contribuzione è pari a quella prevista per i cantieri medi.

Il contributo è riferito alla data di stipulazione del contratto di costruzione o, nel caso di trasformazione e modificazione navale riguardanti unità di stazza lorda di almeno 1.000 tonnellate, alla data di inizio dei lavori.

Le percentuali di contribuzione previste dal primo e secondo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598, rimangono invariate.

L'espressione «costruzioni complete a scafo metallico», di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è così modificata: «costruzioni complete a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia avanzata».

L'espressione «i lavori di costruzione delle unità a scafo metallico», di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è così modificata: «i lavori di costruzione delle unità a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia avanzata». La lettera a) dello stesso comma è sostituita dalla seguente:

«a) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri, nonché per le unità abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi;».

Agli effetti della ammissibilità al contributo, a norma della presente e delle precedenti leggi in materia, si tiene conto, per le costruzioni commissionate da committente estero, della destinazione che risulterà dalla certificazione del Registro italiano navale (RINA), nonché della documentazione tecnica prodotta.

L'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Sono escluse le costruzioni militari, da diporto, quelle effettuate per conto dello Stato, nonché le unità abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade».

L'espressione «Sulle navi mercantili nazionali» di cui al quarto comma dell'articolo 9 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è così modificata: «Sulle navi nazionali».

Il primo comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il secondo comma che è stato aggiunto dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Il terzo comma, corrispondente al secondo comma del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il quarto comma, corrispondente al terzo comma del testo approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

I commi quinto, sesto, settimo, ottavo e nono, corrispondenti ai commi quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo del testo approvato dal Senato, non sono stati modificati dall'altro ramo del Parlamento.

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo insieme, con le modifiche accolte.

**È approvato.**

L'articolo 3 non è stato modificato.

Do lettura dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

#### Art. 4.

Il terzo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Sono esclusi dai benefici i lavori per importi che risultino inferiori a 100 milioni di lire».

La lettera *a*) del primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituita dalla seguente:

«*a*) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto di passeggeri, nonchè per le unità abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi;».

La lettera *c*) del primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituita dalla seguente:

«*c*) galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, e relative pertinenze, compresi i moduli abitativi, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate».

L'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Sono esclusi i lavori effettuati su unità militari, da diporto, nonchè su quelle appartenenti allo Stato».

La lettera *c*) del primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituita dalla seguente:

«*c*) galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, e

relative pertinenze, compresi i moduli abitativi, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate».

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 le imprese che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato a svolgere la propria attività fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 3 i cantieri costruttori di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 5 che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

Il penultimo comma dell'articolo 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere il contributo i cantieri che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

Ai fini dell'assegnazione dei contributi di cui alla presente legge, il Ministro della marina mercantile, sentito il CIPI, classifica con proprio decreto i cantieri navali in maggiori, medi e minori.

Il decreto di cui al precedente comma è emanato previo parere delle competenti Commissioni permanenti della Camera e del Senato, le quali si pronunciano entro i termini fissati dai rispettivi regolamenti.

Il primo ed il secondo comma non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il terzo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Il quarto comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il quinto comma nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento.

**È approvato.**

I commi sesto, settimo, ottavo, nono e decimo non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 4 nel suo insieme, con le modifiche accolte.

**È approvato.**

L'articolo 5 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 6.

L'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Nel caso di commesse di nuove costruzioni navali acquisite dai cantieri maggiori e medi in situazioni di crisi produttiva o aziendale, prevista dalla legge 20 maggio 1975, n. 164, e nel caso di commesse da parte dei paesi in via di sviluppo, il Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro può elevare il contributo di cui all'articolo 1 della presente legge del 20 per cento».

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 7 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 7.

Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto o di inizio dei lavori, ai sensi del terzo comma dell'articolo 2 della presente legge, è effettuato in sede di liquidazione finale, tenendo conto dei tempi con cui il contributo stesso è effettivamente corrisposto, sulla base del tasso commerciale e per un periodo non superiore a 30 mesi per i cantieri maggiori, a 20 mesi per i cantieri medi e 18 mesi per i cantieri minori.

Le disposizioni contenute nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come successivamente modificate, si applicano anche ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati fino al 31 dicembre 1983.

Metto ai voti il primo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Il secondo comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 7 nel suo insieme, con le modifiche accolte.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 8 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

## Art. 8.

Per l'ammissione al contributo di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599, le imprese interessate devono presentare le relative istanze entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le istanze devono essere corredate da un piano di investimento la cui attuazione abbia avuto inizio successivamente al 1° gennaio 1984. Le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1988.

Per i cantieri maggiori e medi la misura del contributo è elevata al 30 per cento dell'investimento.

Eventuali variazioni ai piani di investimento devono essere proposte entro il 31 dicembre 1986 e sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile. Nei casi in cui risulti già disposta la concessione del contributo, le variazioni saranno assistibili nei limiti della contribuzione già determinata.

Le variazioni ai piani di investimento di cui al quarto comma dell'articolo 17 della legge 14 agosto 1982, n. 599, non comunicate entro il 30 giugno 1983, possono essere presentate entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. In ogni caso l'ammontare del contributo non può superare quello corrispondente al piano di investimento originario.

Il primo comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il secondo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

I commi terzo e quarto non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 8 nel suo insieme, con le modifiche accolte.

**È approvato.**

Do lettura all'articolo 9 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

## Art. 9.

Ai fini dell'applicazione della legge 14 agosto 1982, n. 598, e della legge 14 agosto 1982, n. 599, l'espressione «piano di settore» è sostituita dalla seguente: «linee programmatiche per favorire nel triennio 1984-1986 il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmecanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale».

Le parole «abilitate alla navigazione» di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono soppresse.

L'articolo 12 nonchè il secondo comma dell'articolo 17 della stessa legge sono abrogati.

Le disposizioni di cui al terz'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, abrogate dalla legge 26 luglio 1984, n. 396, non si applicano neanche ai contratti di costruzione stipulati antecedentemente al 1° gennaio 1984.

Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di demolizione navale, per la demolizione di navi di bandiera nazionale ed estera, iniziata nel periodo dal 1° gennaio 1984 al 31 dicembre 1986, un contributo fino al 12,50 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo.

Sono esclusi dal beneficio di cui al comma precedente i contratti che risultino inferiori ad un importo di 100 milioni di lire.

È abrogato il quarto comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598.

Il primo comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti i commi secondo e terzo nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento.

**Sono approvati.**

I commi quarto e quinto non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'ultimo comma, che è stato aggiunto dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 9 nel suo insieme, con le modifiche accolte.

**È approvato.**

Gli articoli 10, 11 e 12 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

La Camera dei deputati ha soppresso l'articolo 13 del testo approvato dal Senato.

Poichè nessuno ne propone il ripristino procediamo nell'esame degli altri articoli.

L'articolo 13, corrispondente all'articolo 14 del testo del Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 14, corrispondente all'articolo 15 del testo del Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

#### Art. 14.

All'onere di 20.000 milioni derivante dall'applicazione del precedente articolo 13 nell'anno finanziario 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001

dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Fondo investimenti ed occupazione».

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

Metto ai voti il primo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Il secondo comma non è stato modificato dall'altro ramo del Parlamento.

Metto ai voti l'articolo 14 nel suo insieme, con le modifiche accolte.

**È approvato.**

L'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

BISSO. Mi limiterò rapidamente a fare solo alcune considerazioni strettamente inerenti alle modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento, questo non perchè ritenga di scarso rilievo quanto è stato affermato dal relatore (anzi per me sarebbe un invito a nozze poter entrare in una discussione in materia) ma perchè il tempo a nostra disposizione non ce lo consente ed anche perchè non ce lo consentono i nostri impegni di parlamentari. Premesso questo, devo però dire che se le questioni vengono affrontate in questo modo, senza poter meglio approfondire alcune di esse, si finisce col ripetere un rituale che secondo me lascia il tempo che trova, dato che non possiamo giungere a delle modifiche concrete. Affermo questo proprio perchè riconosco la validità delle questioni sollevate in questa sede.

Ci troviamo ad un punto avanzato del nostro impegno legislativo su questa materia specifica, si stanno concretizzando molte delle cose che abbiamo approvato, proprio da questo – secondo me – deriva l'esigenza di tornare a discutere su determinate questioni, come ad esempio sulle considerazioni svolte dal relatore sulla situazione della cantieristica. Dovremmo trovare modi e tempi adeguati per discutere sulla materia, anche perchè è in preparazione un complesso sistema di provvedimenti al riguardo, che non sembrano tali da poter fare decollare questo settore nel modo in cui tutti noi speravamo. Dato il grande impegno finanziario di cui si fanno carico lo Stato e la collettività, forse è giunto il momento di riflettere su come stanno andando le cose.

Ciò premesso, e venendo al merito della questione in esame, il disegno di legge n. 895, già approvato una prima volta da questa Commissione qualche mese fa, occorre prendere in considerazione le modifiche apportate dalla Camera dei deputati. Tali modifiche consistono in primo luogo nella soppressione dell'articolo 13 – che mi sembra la novità più rilevante – riguardante l'aumento dell'organico del Ministero della marina mercantile. Come risulta dal resoconto dei lavori della Commissione di merito dell'altro ramo del Parlamento, che leggo

testualmente, si è ritenuto il contenuto delle disposizioni di tale articolo «inopportuno ed incoerente rispetto ai principi in materia dicasteriale e rispetto ai principi generali riguardanti la pubblica amministrazione». Trovano così conferma le ragioni di inopportunità a suo tempo da noi sostenute in questa Commissione allorchè si discusse - e a lungo - sul problema dell'articolo 13; ma in tal modo quella che poteva apparire la via più semplice per risolvere un problema, che comunque riteniamo esistere, si è trasformata nella strada che ha richiesto tempi più lunghi. Poichè il problema esiste, ritengo che la soluzione migliore sarebbe quella che il Ministero della marina mercantile predisponesse un proprio atto e lo sottoponesse al nostro esame in modo che noi potessimo discutere il problema dell'organico in termini adeguati. Si tratta però di trovare la via più giusta per soddisfare varie necessità, tra le quali quelle riguardanti l'economia del settore.

Per quanto riguarda le modifiche dell'articolo 2, mi sembra che in seguito ad esse si siano estese ai cantieri medi (per la costruzione di navi fino a 3.500 tonnellate di stazza lorda, escluse le navi traghetto) le contribuzioni previste per i cantieri maggiori; lo stesso criterio è riscontrabile per le modifiche introdotte all'articolo 6 ed all'articolo 8. Sono state apportate altre modifiche nell'altro ramo del Parlamento, ma mi soffermo su queste perchè mi sembrano le più rilevanti. Ora, tutte queste modifiche che estendono alla cantieristica minore i trattamenti e le agevolazioni previsti per la cantieristica maggiore di fatto annullano la scelta che la nostra Commissione aveva compiuto, quella appunto di concentrare le risorse sulla cantieristica maggiore per le motivazioni a tutti note e che quindi non sto a ripetere. Questi essendo i mutamenti di contenuto e di valori, noi non ravvisiamo in essi un segno tale da indurci a modificare la nostra posizione che - come tutti i colleghi ricorderanno - fu allora di astensione sul disegno di legge n. 895 e che quindi riconfermo, pur alla luce degli emendamenti approvati dall'altro ramo del Parlamento che - ripeto - in parte recepiscono alcune nostre opinioni, soprattutto in merito alla soppressione dell'articolo 13. Certo i problemi esistono, ma altra è la strada che occorre seguire poichè discutiamo un provvedimento che stanziava 20 miliardi per la cantieristica e che prospetta alcuni problemi inerenti alla composizione dell'organico del Ministero della marina mercantile: non si tratta di una questione di cifre, ma anche di riorganizzare il Ministero soprattutto dal punto di vista del personale e della strumentazione tecnica.

MASCIADRI. Signor Presidente, il Gruppo socialista intende votare a favore del provvedimento che stiamo per adottare, anche in considerazione di alcune modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento rispetto al testo iniziale e rispetto alle posizioni di altri Gruppi politici.

In particolare facciamo nostro lo spirito, che definirei aggressivo, del relatore, soprattutto in relazione alla questione della Fincantieri: speriamo però che alle parole, le quali per natura volano, seguano fatti concreti. Spesso le critiche che muoviamo anche ad altri tipi di provvedimenti rimangono lettera morta e non trovano un riscontro concreto; è importante invece partire da questo tipo di considerazioni - espresse anche con durezza e precisione dal relatore - per giungere a



dei risultati, perchè non basta denunciare i fatti ma occorre poi provvedere. Dato che è presente, spero che il Ministro voglia accogliere questo invito per rilanciare un settore attualmente in difficoltà.

Con questo spirito ribadisco il voto favorevole del Gruppo socialista sul provvedimento in esame.

CARTIA. Signor Presidente, a nome del Gruppo repubblicano esprimo il voto favorevole su questo disegno di legge.

Condivido le osservazioni del relatore circa il rapporto tra numero degli ingegneri svolgenti attività nel settore della cantieristica, ed in particolare nella Fincantieri, e il numero dei progetti concretamente realizzati. Bisognerebbe approfondire le cause di questa carenza di capacità del corpo ingegneristico della Fincantieri, che può significare o una incapacità tecnica degli stessi ingegneri...

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Non intendevo dire questo.

CARTIA. ... oppure la mancanza di una politica di incentivazione del settore sufficientemente proiettata nel tempo. Pertanto a mio avviso ci deve essere uno stretto rapporto tra le cause che determinano questo fenomeno e lo sviluppo del settore della cantieristica, sul quale occorre riflettere anche in questa sede.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, annuncio il voto favorevole del Gruppo democristiano al provvedimento in discussione nel testo modificato dalla Camera dei deputati e mi associo alle considerazioni svolte dal relatore, che condivido totalmente.

Alcune delle modifiche introdotte presso l'altro ramo del Parlamento ci sembrano assolutamente migliorative, mentre altre ci lasciano un momento perplessi, tuttavia non fino al punto di esprimere un giudizio negativo sul complesso delle stesse. Ci rammarica la soppressione dell'articolo 13, anche se possiamo capirne le motivazioni; riteniamo che siano state fatte attente valutazioni da parte della I Commissione della Camera dei deputati. Indubbiamente dal Ministero della marina mercantile, al quale chiediamo sempre di più, non possiamo aspettarci miracoli con le strutture, a detta di colleghi che si occupano maggiormente di questi problemi, che sono quelle che sono.

Che venga quindi espunto dal provvedimento quello che era l'inizio, molto modesto, di un certo potenziamento non può non rammaricarci, anche se possiamo capire le motivazioni di quanto è stato fatto nell'altro ramo del Parlamento. Ci auguriamo, però, che il discorso venga ripreso a breve scadenza, altrimenti sarebbe inutile chiedere al Ministero lo svolgimento di compiti che è molto in difficoltà a svolgere. Con queste osservazioni il Gruppo democristiano vota a favore del provvedimento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge con le modifiche approvate.

**È approvato.**

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE**

«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; approvato dalla Camera dei deputati.

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"», risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri, già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> Commissione hanno chiesto una proroga del termine per l'espressione del parere; ritengo che, in considerazione dell'urgenza del disegno di legge, sarebbe opportuno fissare tale termine al 12 marzo.

LIBERTINI. Si potrebbe prorogare fino al 13 marzo, considerato che tale data cade di mercoledì.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Dichiaro aperta la discussione generale.

LIBERTINI. Signor Presidente, onorevoli senatori, la questione è stata discussa a lungo, più alla Camera che al Senato, da moltissimi anni; ha formato oggetto di innumerevoli tavole rotonde nelle quali i parlamentari si sono misurati più volte; è tutta materia che è stata masticata e digerita. Il problema è molto semplice: è quello di far passare un'azienda (e il senatore Masciadri ha posto il problema molto bene in luce) da un mostro burocratico ad un'azienda di tipo industriale. Questa linea coincide con un orientamento più generale che noi abbiamo tante volte auspicato e che consiste nel richiamare i Ministeri ai compiti di indirizzo, programmazione e controllo e nel predisporre, per la gestione, delle unità che siano autonome, sganciate dai moduli burocratici ministeriali e capaci di attività imprenditoriale.

Sottolineo l'importanza di questo processo che si discute da tanti anni, anche di fronte alle incomprensioni che possono esserci in questo ramo del Parlamento, incomprensioni che derivano tutte o quasi tutte dalla non conoscenza della natura reale del problema. Spesso si ignora il fatto, da parte di coloro che avanzano dubbi, che si tratta di un'azienda che sta per diventare marginale rispetto al sistema dei trasporti italiano, perchè un'azienda che trasporta merci pari al 13 e all'8 per cento del trasporto, rispettivamente, aereo e su gomma, va verso la marginalità; un'azienda che ha ogni anno quasi diecimila miliardi di passivo; un'azienda che a questo momento ha un esubero di personale straordinario per i livelli produttivi cui è: un'azienda inoltre che è avviata ad una condizione di degrado se non cambia la strategia degli investimenti e se non cambia il modulo gestionale. Dico apertamente che possiamo criticare anche altre gestioni e faccio l'esempio dell'Alitalia e dell'Enel, ma è fuor di dubbio che tutte e due

sono gestite meglio delle Ferrovie, il che significa che il modulo burocratico è proprio quello peggiore; non si tratta di uomini, perchè spesso le Ferrovie hanno avuto dirigenti molto capaci, e ne hanno ancora: c'è stato infatti uno spirito di bandiera e uno spirito professionale che però si va diradando. Se non ci fossero stati l'azienda sarebbe d'altra parte in condizioni ancora peggiori. Si tratta, dunque, di un modulo insostenibile. D'altro canto apertamente dico che siamo a questo punto: poichè la riforma, dopo delle traversie assai complesse in questi anni, per la prima volta è stata approvata da un ramo del Parlamento nella situazione politica che i colleghi conoscono, alla vigilia di elezioni amministrative e di quelle del Presidente della Repubblica e probabilmente davanti al mutamento dello scenario politico; se noi non riuscissimo ad approvare rapidamente questo testo, in pratica, non nascondiamoci dietro un nostro dito - e lo voglio dire apertamente perchè rimanga agli atti - la respingeremmo in alto mare. Non si tratta, quindi, di sottilizzare su quello o questo aspetto, ma si tratta invece di capire che se, sulle secche di queste o quelle osservazioni, questo progetto non venisse approvato nel giro di un mese, noi in realtà - chi facesse questo, naturalmente - ci assumeremmo la responsabilità di far fallire la riforma e di condannare l'azienda ad una crisi verticale. Questo è il problema che abbiamo dinanzi, non altri.

Dopo di che si potrebbe discutere molto. Ma io ho finito, invece, perchè queste cose le abbiamo già dette molte volte, ed esistono volumi sull'argomento scritti da tutte le forze politiche.

Tra l'altro ho visto che nelle conferenze nazionali dei partiti tutti hanno sostenuto queste necessità, soprattutto quella parte delle forze politiche che ha competenza in questa materia.

Sono stato, inoltre, alla conferenza sui trasporti organizzata qualche mese fa dalla Democrazia cristiana. Ho appreso anche cosa pensano i liberali di questo problema. Ho visto, quindi, che tutti coloro che si occupano di questa questione non hanno quei dubbi che possono sorgere soltanto in chi non conosce i termini del problema del trasporto ferroviario.

Detto questo mi rendo conto del travaglio faticoso che c'è stato alla Camera dei deputati e devo dire che chi ha seguito questo travaglio sa bene anche il modo in cui si è arrivati a determinate soluzioni, a determinati articoli che possono prestarsi anche a delle critiche. E se discutessi in una accademia staccata dalla realtà dei fatti, del problema che ho posto, potrei perfino arrivare a condividere tali critiche. È giusto che i colleghi facciano le loro osservazioni, ma si tratta anche di valutare il peso di queste osservazioni.

Ecco perchè vogliamo che il Senato compia questo passo, e nel modo più rapido possibile.

Inoltre siamo stati d'accordo sulla proposta del Presidente di concedere una proroga alle Commissioni che devono dare il parere sul provvedimento al nostro esame fino al 13 marzo prossimo, ma aggiungo qui che, se sussistessero delle difficoltà, sarei del parere che si abbandonasse la sede redigente (sulla quale ho nutrito sempre qualche dubbio) e si passasse alla sede referente, affinchè in seguito ciascuno possa assumersi la responsabilità delle proprie decisioni davanti dall'Assemblea, e quindi dinanzi a tutto il paese.

PRESIDENTE. Per organizzare meglio i nostri lavori ricordo che per domani, 7 marzo, alle ore 15, è prevista un'altra seduta che potrebbe essere dedicata al prosieguo della discussione generale sul disegno di legge n. 1164.

Domando, ora, se non vi siano altri colleghi che intendano prendere la parola in sede di discussione generale.

COLOMBO Vittorino (V.). Io vorrei prendere la parola in discussione generale, ma non sarò in grado di farlo nella seduta di domani.

PADULA. Anche io, come il senatore Colombo, vorrei prendere la parola in sede di discussione generale, ma non sono in grado di farlo nella seduta di domani.

PRESIDENTE. Quindi la situazione è questa: è stata manifestata la disponibilità di alcuni colleghi a prendere la parola in sede di discussione generale, ma ciò non potrà avvenire nella seduta di domani, perciò non potremo chiudere in quella sede la discussione generale.

La mia proposta è quindi la seguente: sconvochiamo la seduta di domani, intendendosi convocata la Commissione per il pomeriggio di martedì 12 marzo, compatibilmente con i lavori dell'Assemblea. Potremmo quindi, in quella data, chiudere la discussione generale, in attesa dei pareri della 1<sup>a</sup> e della 2<sup>a</sup> Commissione.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Pertanto il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,20.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. ETTORE LAURENZANO