SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

17° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 OTTOBRE 1984

Presidenza del Presidente SPANO Roberto
indi del Vice Presidente BISSO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano» **(349-B)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 4, 6 e *passim*
CARTIA *(PRI)* 9, 12, 24
COLOMBO Vittorino (V.) *(DC)* .. 9, 11, 12 e *passim*
DEGOLA *(DC)* ..... 4, 11, 12 e *passim*
FONTANARI *(Misto-SVP)* 4, 13, 15
GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* ..... 4, 6, 12 e *passim*
LOTTI *(PCI)* ..... 4, 6, 7 e *passim*
MASCIADRI *(PSI), relatore alla Commissione* . 3, 7, 9 e *passim*
PADULA *(DC)* 6, 8, 9

«Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» **(895)**

«Provvidenze per l'industria armatoriale» **(896)**

(Discussione congiunta; approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 896; rinvio del seguito della discussione del disegno di legge n. 895)

PRESIDENTE:
- BISSO *(PCI)* ..... *Pag.* 37, 38
- SPANO Roberto *(PSI)* .... 27, 42, 45 e *passim*

BISSO *(PCI)* ..... 42, 43, 44 e *passim*
ANGELIN *(PCI)* 37, 51
CARTA, *ministro della marina mercantile* . 38, 44, 46 e *passim*
PATRIARCA, *(DC), relatore alla Commissione* .. 27, 37, 42 e *passim*

Presidenza del presidente SPANO Roberto

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano» (349-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione ed approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano», già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 25 settembre.

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

Do lettura dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

Per la realizzazione delle opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali dei sistemi intercontinentali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, da effettuare nel periodo 1984-1989, è autorizzata la spesa complessiva di lire 1.115 miliardi, compresi gli oneri derivanti dalla revisione prezzi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti, destinata ai due sistemi anzidetti in ragione, rispettivamente, di lire 635 miliardi e di lire 480 miliardi.

La spesa di lire 480 miliardi, prevista per il sistema di Milano, comprende, per un importo non eccedente la percentuale del 10 per cento dello stanziamento, anche le opere relative al collegamento ferroviario Milano-aeroporto Malpensa, limitatamente a quelle da realizzare nell'ambito del sedime aeroportuale.

La quota della complessiva spesa di lire 1.115 miliardi di cui al precedente primo comma relativa al triennio 1984-1986 viene determinata in lire 25 miliardi per l'anno 1984, in lire 100 miliardi per l'anno 1985 e in lire 170 miliardi per l'anno 1986. Per gli anni successivi le quote saranno determinate in sede di legge finanziaria.

Ai lavori da effettuarsi in attuazione della presente legge si applicano le disposizioni vigenti in materia di esecuzione di opere

pubbliche in regime di concessione nonchè le disposizioni di cui alla legge 3 gennaio 1978, n. 1.

A quest'articolo il senatore Lotti ha presentato il seguente emendamento, tendente a ripristinare il testo approvato dal Senato: «All'articolo 1, dopo le parole "1.115 miliardi", sopprimere le seguenti "compresi gli oneri derivanti dalla revisione dei prezzi"».

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, ho già ripetutamente sostenuto che non credo possa soddisfare le esigenze dei due aeroporti in questione di Milano e di Roma, che sono i due assi portanti della nostra aviazione civile, lo stanziamento di 1.115 miliardi per le opere previste dalla fine dello scorso anno; peraltro i costi si riferiscono a quel periodo e sicuramente nei cinque anni che trascorreranno prima del compimento dei lavori, anche se l'inflazione non sarà più galoppante, non si potrà più far riferimento alle opere, bensì alle somme. Intendo dire che si corre il rischio di iniziare i lavori, magari portarli fino ad un certo punto e poi non poterli completare. Nella scorsa seduta il Ministro si è pronunciato chiaramente in relazione alla necessità di contenere il disavanzo dello Stato e quindi sulla opportunità di non indicizzare i costi.

Pertanto, pur condividendo in linea teorica la tesi sostenuta dal senatore Lotti con l'emendamento testè presentato al fine di garantire il completamento delle opere aeroportuali rispetto al rischio dell'insufficienza dello stanziamento previsto dal disegno di legge, ritengo che dobbiamo evitare di rimandare ulteriormente il provvedimento alla Camera dei deputati, perchè la Commissione bilancio dell'altro ramo del Parlamento afferma che non deve essere compresa la revisione dei prezzi per non modificare la cifra indicata nel testo. Quindi, per l'esigenza di completare al più presto l'*iter* del provvedimento e per evitare un conflitto tra i due rami del Parlamento, pur condividendo – ripeto – nella sostanza l'emendamento del senatore Lotti, non posso esprimere il mio parere favorevole. Infatti se la Camera dei deputati ritenesse opportuno approvare l'esclusione degli oneri cui si fa riferimento, ossia quelli derivanti dalla revisione dei prezzi contrattuali, potremmo approvare la proposta del collega Lotti; ma poichè l'orientamento della Camera è diverso, si corre realmente il rischio di un continuo rimpallo del provvedimento dalla nostra Commissione alla corrispondente Commissione della Camera dei deputati e viceversa, con il conseguente pericolo di un conflitto e di un notevole ritardo, molto preoccupante per i lavori degli aereoporti di Milano-Malpensa e di Roma-Fiumicino.

Tuttavia, in considerazione delle esigenze sottese all'emendamento presentato dal senatore Lotti, presento il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo, in sede di definizione delle leggi finanziarie nel quinquennio di applicazione del provvedimento, a tenere conto degli eventuali maggiori oneri connessi al necessario completamento di talune opere da realizzare nell'ambito del provvedimento stesso».

0/349-B/1/8 MASCIADRI

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi dichiaro contrario all'emendamento presentato dal senatore Lotti anche perchè mi rifaccio alle dichiarazioni del Ministro nella precedente seduta del 25 settembre. Il ministro Signorile appunto dichiarava che la soppressione del meccanismo di indicizzazione è stata disposta in relazione all'impossibilità per tale via di quantificare esattamente la copertura.

LOTTI. Contesto questa visione del problema.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Questo emendamento, poi, era la conseguenza della condizione che aveva posto anche la Commissione bilancio alla Commissione trasporti. Peraltro il Governo, a detta anche dello stesso Ministro, è disponibile ad accogliere un ordine del giorno – ripeto ciò che è stato detto sempre nella precedente seduta – che lo impegni, in sede di definizione delle leggi finanziarie nel quinquennio di applicazione del provvedimento, a tenere conto degli eventuali maggiori oneri connessi al necessario completamento di talune opere.

LOTTI. Sappiamo che fine fanno gli ordine del giorno.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Questo potrebbe costituire però un pericoloso precedente in via generale. Il Governo comunque si fa carico di riflettere sulle dichiarazioni del Presidente relative al fatto che le forme di indicizzazione nella politica generale del Governo stesso devono essere completamente escluse.

FONTANARI. Signor Presidente, condivido le considerazioni fatte dal senatore Masciadri, anche perchè un ritardo nell'approvazione del provvedimento corrisponde ad un aumento dei costi per gli interventi di ampliamento e di ammodernamento degli aereoporti di Roma e Milano.

Quindi, al fine di accelerare l'*iter* del provvedimento ed arrivare alla sua conclusione, dichiaro il mio voto contrario sull'emendamento del senatore Lotti.

DEGOLA. Signor Presidente, a nome del Gruppo democristiano dichiaro il voto contrario all'emendamento del senatore Lotti, poichè condivido le valutazioni espresse dal relatore e riprese dal senatore Fontanari.

PRESIDENTE. Colleghi, l'emendamento presentato dal senatore Lotti dovrebbe indubbiamente registrare il consenso di tutti noi, perchè tende a ripristinare il testo da noi approvato recentemente. Tuttavia l'approvazione di tale emendamento determinerebe alcune difficoltà, non solo perchè la Commissione di merito e la Commissione bilancio della Camera dei deputati hanno espresso un orientamento contrario all'indicizzazione dei prezzi, ma anche per le valutazioni più generali espresse recentemente dal Ministro, il quale ha affermato che nell'attuale fase del bilancio dello Stato, quale si evidenzia da tutti i dati

disponibili, occorre procedere con molta prudenza e cautela rispetto ai meccanismi di indicizzazione e revisione dei prezzi.

Però dico anche - e questo lo esprimerò poi in altre occasioni - che vi deve essere un orientamento omogeneo, univoco; non può esservi un orientamento «a canguro» nel senso che in un provvedimento ci troviamo contrari all'indicizzazione e in un altro a favore. Vi è una linea di politica economica che porta ad un orientamento generale che resiste all'indicizzazione dei prezzi; tale atteggiamento deve essere diffuso, altrimenti si compiono delle azioni che non sempre sono giustificate da condizioni concrete e oggettive.

Respingerò l'emendamento del senatore Lotti per le ragioni esposte adesso. Quando esamineremo altri provvedimenti che si occuperanno dell'indicizzazione dovrò, per mia conoscenza, essere informato molto approfonditamente per le ragioni diverse che dovessero giustificarla in altri settori.

LOTTI. Vorrei fare una breve dichiarazione di voto. Comprendo le difficoltà che i colleghi della maggioranza incontrano nel prendere posizione relativamente all'emendamento che a nome dei senatori comunisti ho presentato.

Prendo atto con serenità ed anche con soddisfazione delle dichiarazioni del relatore Masciadri e delle dichiarazioni poc'anzi fatte dal Presidente. Essi nella sostanza - se ho ben compreso - convengono sull'opportunità dell'emendamento, ma di fronte a cause di forza maggiore sono costretti ad esprimere nei suoi confronti un voto contrario.

Voglio subito dire che l'emendamento che noi abbiamo presentato non ha un valore meramente strumentale; esso vuole essere - ma già il Presidente lo ha detto nel suo intervento - un richiamo serio, rivolto in modo particolare al Governo, con riferimento ad una vicenda che presenta alcuni elementi abbastanza strani.

Innanzi tutto non vi è dubbio che l'opportunità della revisione prezzi inclusa nella legge finanziaria degli anni successivi, e quindi dell'indicizzazione delle somme messe a disposizione, è da tutti quanti riconosciuta. Il collega Masciadri ha prima ribadito le motivazioni di questa opportunità e il presidente Spano giustamente ricordava che essa non costituisce una novità nel comportamento del Parlamento (vi sono state altre leggi di grande rilievo politico ed economico che hanno previsto queste indicizzazione e ricordo per tutte la legge per il piano integrativo delle Ferrovie dello Stato).

Quindi non siamo di fronte ad uno sconvolgimento di prassi consolidate nel Parlamento. Si trattava invece, con riferimento ad opere di grande importanza per il futuro dell'aviazione civile del nostro paese, di adottare dei comportamenti conseguenti. Ciò non si è verificato e ritengo anche che, se l'emendamento fosse approvato, esso non inciderebbe sui tempi di approvazione del disegno di legge in modo sensibile, in quanto la Camera riuscirebbe tranquillamente, in sede legislativa della Commissione competente, a riapprovare il provvedimento nel nuovo testo in brevissimo spazio di tempo.

Al contrario il problema è politico e concerne il comportamento del Governo del quale non posso non rilevare la contradditorietà tra

quanto sostenuto al Senato e quanto affermato alla Camera dei deputati. Nella discussione in Aula il principio della indicizzazione degli stanziamenti non ha trovato l'opposizione del Governo, il che significa che, se il Governo non era distratto (cosa che non posso pensare), in effetti la norma era stata giudicata positivamente.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Era presente il Ministro in persona.

LOTTI. Quindi questo significa che il Governo aveva accolto tale principio di indicizzazione. Il fatto poi che alla Camera vi sia stato un ripensamento da parte delle forze di maggioranza, subìto anche dalla mia parte politica, significa che si è sviluppata a posteriori, all'interno del Governo, una riflessione sulla compatibilità dell'indicizzazione con la possibilità complessiva di spesa del nostro paese, così come viene configurata nei programmi governativi.

Tale contraddittorietà di comportamenti non potrà non avere gravi ripercussioni sull'effettiva esecuzione delle opere di cui necessitano i due aeroporti di Milano-Malpensa e di Roma-Fiumicino. Il timore di queste conseguenze negative porta il Gruppo dei senatori comunisti ad insistere per l'approvazione di questo emendamento.

Mi rendo conto che se l'emendamento non fosse approvato dovremo insieme, recuperando quella unitarietà di intenti di cui prima ha parlato il collega Masciadri, trovare i modi nelle prossime occasioni – una delle quali potrebbe essere la stessa discussione del disegno di legge finanziaria per il 1985 – per reintrodurre questo principio che vi vede, almeno a quanto mi è parso capire, tutti quanti consenzienti.

D'altronde, se l'emendamento da me proposto a nome dei senatori comunisti fosse accolto, è evidente che per ovvia connessione andrebbe ripristinato il quarto comma dell'articolo 1, che di fatto rappresenta l'esplicitazione dell'emendamento stesso. Mi rivolgo pertanto ai colleghi della maggioranza e in modo particolare al rappresentante del Governo perchè si voglia considerare fino in fondo – c'è stato anche il tempo per fare le necessarie verifiche – l'opportunità di approvare l'emendamento che noi abbiamo presentato, fermo restando il fatto che, se esso non dovesse essere approvato dalla Commissione, non vi è dubbio che in sede di esame del disegno di legge finanziaria il Gruppo dei senatori comunisti riproporrà all'attenzione del Parlamento e del Governo il problema nella sua interezza.

PADULA. Se il parere delle Commissioni bilancio della Camera e del Senato è stato reso all'unanimità, evidentemente non c'è stata distrazione del Governo.

PRESIDENTE. Chiarite le questioni relative a tale emendamento, presentato dal senatore Lotti, lo metto ai voti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'articolo 1.

LOTTI. Nonostante il fatto che sia stato bocciato l'emendamento presentato dalla nostra parte, il Gruppo comunista esprime un voto di astensione sull'articolo 1.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1 con le modificazioni accolte.

È approvato.

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

Art. 2.

Con l'entrata in vigore della presente legge cessa ogni obbligo da parte della Società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano di realizzare le opere già previste a carico della stessa Società dalla legge 2 aprile 1968, n. 515, e dalla legge 8 maggio 1971, n. 420, la cui esecuzione non sia stata portata a termine alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il regime giuridico del sistema aeroportuali di Milano rimane determinato dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano del 7 maggio 1962, che sarà adeguata, per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo, sulla base dei criteri previsti dal decreto del Ministro dei trasporti di cui al successivo articolo 3.

Il termine riguardante la durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, determinato in anni trenta dall'articolo 1, primo comma, della legge 19 aprile 1962, n. 194, è aumentato di anni trenta. Sono conseguentemente abrogate le modifiche al predetto termine apportate con le leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420.

I terreni di proprietà privata, già acquisiti dalla S.E.A. per la realizzazione delle opere di cui alle leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420, tuttora occorrenti per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge, sono dati disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi sono adibiti ad uso aeroportuale e rientrano nella concessione in uso alla Società stessa.

I terreni demaniali compresi nelle zone di ampliamento nonchè quelli che saranno acquisiti con fondi statali per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge verranno dati in concessione alla S.E.A. per la durata ed alle condizioni stabilite dalla convenzione stipulata tra lo Stato e la stessa Società in applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 194.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. È la questione relativa al problema dei terreni; io sono del parere di dare a Dio quel che è di Dio e alla SEA quel che è della SEA. Abbiamo già discusso lungamente l'argomento e mi sembra che il testo approvato dal Senato sia molto più

chiaro di quello licenziato dalla Camera dei deputati e non lasci equivoci che possono sorgere domani, fra venti o trenta anni, cioè quando lo Stato vorrà organizzarsi in maniera diversa. Non possiamo costituire un precedente pericoloso; c'era una divisione chiarissima: ciò che apparteneva alla SEA era della SEA, ciò che apparteneva al demanio era del demanio. Faccio inoltre notare che non si tratta più di 480 miliardi, in quanto da questa cifra è già stralciato il 10 per cento per le comunicazioni ferroviarie; se stralciamo da quella somma altri oneri afferenti all'acquisto di terreni, rimane una cifra insignificante con la quale si può fare una stazione ferroviaria di non grosso respiro, ma non si può provvedere ad un aeroporto intercontinentale. Un aeroporto di questa natura per essere ristrutturato ha bisogno di ben altre insfrastrutture di quelle che qui, coi soldi disponibili, sono previste. Allora la cosa è semplice; la SEA, come ha già fatto in passato, quando aveva comprato coi suoi mezzi i terreni sui quali insiste attualmente l'aeroporto, con l'aggiunta di alcuni di origine demaniale che tali rimangono, acquisti coi propri mezzi i terreni residui per rendere più confortevole e più agevole l'aeroporto. Non dimentichiamo che la SEA non è una società statale, ma è del comune di Milano. Non capisco perchè si debba ricorrere ora a una formula equivoca che potrà creare dei grossi guai visto che la sua interpretazione, una volta affidata ai fini legulei, potrà essere fatta in vari modi. Non capisco proprio perchè si debba ricorrere a quella formula approvata dalla Camera quando mi risulta che la stessa SEA non ha difficoltà a procedere coi suoi mezzi all'acquisto dei terreni residui. Quindi propongo il ripristino del testo approvato dal Senato.

PADULA. I punti discussi finora tra di noi riguardavano la chiarezza del regime di un'eventuale risoluzione del rapporto concessorio; ora mi pare che il relatore ponga una questione diversa.

Mi pare di aver capito che il testo licenziato dalla nostra Commissione fosse molto chiaro nell'indicare che i fondi stanziati da questa legge non potessero essere utilizzati per l'acquisto di terreni. Anche la discussione fatta l'altra volta col Ministro verteva sulla maggiore o minore chiarezza dei due testi.

Il testo licenziato dalla Camera dei deputati dice con chiarezza che i terreni o demaniali o comunque acquisiti con i fondi della presente legge sono dati in concessione alla SEA e quindi sono implicitamente acquisiti al demanio dello Stato. A me pare che dovremmo scrivere nel testo *expressis verbis* che i fondi stanziati devono essere esclusivamente utilizzati per opere e per attrezzature e non per acquisti di aree (questo è un principio diverso sia rispetto al primo testo sia rispetto all'ultimo); gli aspetti a cui si riferisce il senatore Masciadri saranno sicuramente disciplinati dalla convenzione tra il Ministero e la SEA, che ovviamente regolerà l'utilizzo dei fondi stanziati dallo Stato. A valle di questa legge ci dovrà essere un atto di concessione dallo Stato al concessionario.

Se questa è l'intenzione del relatore e se il Governo conviene che si debba stabilire che i soldi vanno utilizzati tutti in opere (ci si dice che la SEA non ha problemi per acquisire le aree con propri mezzi), si tratta di un tema nuovo, non di carattere interpretativo o di chiarimento, ma di scelta. Dobbiamo essere sicuri tuttavia che quando saranno disponibili

questi stanziamenti non saremo costretti a fermarli per un anno, in attesa che la SEA acquisisca i terreni. Il testo presentato dal Governo (e così è rimasto) prevedeva che con questi fondi si potesse compiere tutto il ciclo delle opere, dall'acquisto delle aree all'appalto delle opere. Dunque il problema è solo quello di un chiarimento, a mio avviso, e si può superare con una lettura benevola: non mi pare che vi siano esigenze di emendamenti; se invece si propone una scelta diversa, cioè proibire che i 480 miliardi vengano utilizzati per l'acquisto di aree, sostenendo che queste debbono comunque essere acquisite dal concessionario, allora questo nuovo concetto va scritto in modo esplicito.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi associo alle perplessità espresse dal collega, senatore Padula. Il fatto che sia la SEA a dovere acquistare i terreni (come è scritto nel testo) non implica che debba farlo con fondi propri estranei allo stanziamento previsto dalla presente legge. Qui si fa riferimento alla «realizzazione di opere», ma il testo della Camera dà luogo proprio ad una interpretazione diversa.

PADULA. Se nell'articolo 1 si parla di realizzazione delle opere, poi, nella convenzione di concessione, non si potranno certo concedere fondi per l'acquisto delle aree.

CARTIA. Semmai si potrebbe specificare il concetto illustrato dal senatore Masciadri. Cioè si potrebbe ancora aggiungere che qualora la SEA dovesse acquistare con mezzi propri alcuni terreni, questi rimarrebbero di proprietà della SEA stessa.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma questo è pacifico, è già scritto.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Vorrei chiarire ancora il mio pensiero anche per difendere una tesi di fondo. Quando vogliamo costruire, ricostruire, rafforzare, potenziare gli aereoporti, abbiamo il dovere di farlo *in toto*. Il difetto nostro è sempre stato quello di procedere a pezzetti e bocconi, riguardo a tutti gli aereoporti. Se questo è un male di carattere generale, è, nello specifico, un male imperdonabile, mortale per l'aereoporto «Leonardo da Vinci» di Fiumicino, e per la Malpensa, cioè per i sistemi aereoportuali romano e milanese. Le disfunzioni di tali aereoporti non debbono essere ricordate ancora; ne abbiamo molte volte parlato e altre volte le abbiamo subite. Con impiego di modesti fondi, tali quali sono quelli previsti dal provvedimento al nostro esame, che assegna in buona sostanza 635 miliardi alla SEA e 480 miliardi alla Malpensa, un aereoporto che non è nelle migliori condizioni, come ognuno avrà avuto modo di vedere, i fondi risultano già assolutamente insufficienti rispetto alle minime esigenze.

Dai 480 miliardi, atteso il fatto che l'articolo 2 tratta solo della SEA, togliamo una buona fetta, che riguarda l'indispensabile collegamento ferroviario (è molto discutibile se questa competenza spetti alle ferrovie o all'aviazione) con Linate e con la città di Milano (che poi non è un borgo, ma un centro di traffici intercontinentali).

Aggiungiamo poi un altro peso, cioè quello della non indicizzazione, a favore della quale abbiamo votato, inchinandoci alle ragioni di bilancio alle quali la mia parte e le altre hanno dovuto riconoscere la preminenza: un'altra limitazione, un'altra somma che viene sottratta. Quanto varranno questi 480 miliardi tra cinque anni? Non si inizieranno i lavori – nell'ipotesi più ottimistica – prima della primavera del 1985; la svalutazione è quella che è: non è più galoppante, ma le ragioni politiche ed economiche nazionali ed internazionali hanno parlato sufficientemente chiaro nei decenni trascorsi. Quella somma quindi viene mutilata per un terzo fattore.

Se a tutta ciò aggiungiamo anche l'onere della somma per l'acquisto dei terreni vi sarà una quarta falcidia. Allora voglio sapere quali opere realizziamo se non bretelle, qualche pista, se non la dotazione di qualche strumento alla torre di controllo. Conosciamo tutti le condizioni e gli antefatti del sistema aereoportuale milanese. Il comune di Milano ha sopportato quasi in esclusiva lo sforzo di centinaia di miliardi; lo Stato ha concesso 37 miliardi complessivamente nell'arco di 15-20 anni, vale a dire quasi nulla. Per la prima volta diamo una somma cospicua alla SEA; non sarebbe opportuno far gravare su questo finanziamento gli oneri derivanti dall'acquisto di nuovi terreni, giacchè la SEA è in grado – e mi risulta sia anche disposta – di accedere a queste spese con i propri fondi. Per la SEA si tratterebbe, in altre parole, di spendere qualche decina di miliardi di lire per acquisire nuovi terreni che costituirebbero parte integrante del suo patrimonio, senza così intaccare lo stanziamento di 480 miliardi di lire, previsto per opere aeroportuali di ampliamento, di ristrutturazione e per opere di collegamento ferroviario. Sarebbe anche una sorta di dimostrazione di buona volontà da parte della SEA.

Pertanto, sono del parere di ripristinare il vecchio testo approvato dal Senato, al quarto e al quinto comma, con la seguente modifica: inserire al quarto comma, settimo rigo, le parole: «da acquisirsi da parte della SEA», le parole: «con fondi propri».

LOTTI. La questione sollevata dal collega Masciadri è di grande importanza perchè attiene in modo diretto alla utilizzazione e ai modi di utilizzazione dello stanziamento che alla SEA, con questa legge, lo Stato intende riservare.

Il problema posto dal collega Masciadri, che sembrerebbe non trovare tenacissimi oppositori tra gli stessi amministratori della SEA, porterebbe ad una chiarezza assoluta sulla vicenda, se risolto nel senso proposto. Si stabilisce così che i terreni acquistati dalla SEA con mezzi propri restano di sua proprietà, mentre gli altri terreni vengono dati in concessione dallo Stato.

Non essendo in questo momento in possesso di dati ben precisi sullo stato patrimoniale della SEA, ho alcune difficoltà ad esprimere un parere pienamente convinto e definitivo. Comunque, per il momento, non avrei alcuna difficoltà ad accogliere l'emendamento proposto dal senatore Masciadri.

Mi resta soltanto una perplessità: il problema è risolvibile solo attraverso l'emendamento proposto dal senatore Masciadri, oppure potrebbe essere risolto in altro modo?

Ritengo possa essere risolto anche in un altro modo: aggiungendo all'ultimo comma dell'articolo 2 del testo approvato dalla Camera dei deputati, dopo le parole: «nonchè quelli che saranno», la parola: «eventualmente».

Quale può essere il significato di questo semplice avverbio «eventualmente»? Quello di riportare all'attenzione del Ministero e del comitato di cui all'articolo 5 che ha il compito di esaminare i progetti che la SEA presenterà, la opportunità o meno che con i fondi stanziati dal provvedimento in esame si acquistino anche i terreni. In quella sede pertanto avverrebbe un confronto di ordine anche politico tra gli amministratori della SEA, il Ministro e l'intero comitato e potrebbe trovare adeguata soluzione la questione opportunamente evidenziata dal collega Masciadri, che cioè non si impoverisca il reale importo del contributo che lo Stato intende dare per la prevalente realizzazione di opere e non solo per l'acquisto dei terreni. In tal modo non precluderemmo nessuna delle due soluzioni, ossia la SEA potrebbe o non potrebbe acquistare i terreni con i fondi statali, e lasceremmo la soluzione del problema ad un confronto tra il Ministero ed il comitato di cui all'articolo 5.

Non so se questo mio intervento potrà essere di ausilio alla soluzione del problema; non è forse una risposta precisa alla giusta questione sollevata dal collega Masciadri ma ritengo sia opportuno, ripeto, lasciare la porta aperta alle sue distinte possibilità.

DEGOLA. Lasciando quindi così come è?

LOTTI. No, accentuando questo «lasciare così come è» con quell'avverbio «eventualmente» cui prima ho fatto cenno, e del quale il collega Colombo aveva colto la giusta collocazione.

COLOMBO Vittorino (V.). Ho compreso il significato dell'intervento, il lasciare aperte le due possibilità è un tipo di soluzione che non mi troverebbe contrario. Vorrei però far presente che ci riferiamo al testo della Camera e perciò rimarrebbe scoperta la destinazione finale dei terreni acquisiti dalla SEA con mezzi propri per i lavori di ampliamento. In altre parole, il testo del Senato cita prima i terreni di proprietà privata della SEA già acquisiti o da acquisire – il senatore Masciadri propone di specificare «con mezzi propri» – che sono dati in disponibilità gratuita allo Stato, e poi cita i terreni demaniali. Il testo della Camera invece cita prima i terreni di proprietà privata già acquisiti e poi, insieme, cita i terreni demaniali di ampliamento e quelli da acquisire con fondi statali, ma non vengono menzionati i terreni da acquisire con fondi propri della SEA.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Questi non sono già della SEA?

COLOMBO Vittorino (V.). No, sono da acquisire, ma non si dice quale sarebbe la loro destinazione.

LOTTI. È l'ordinamento giuridico che stabilisce cosa succede di questi terreni.

COLOMBO Vittorino (V.). Sono d'accordo, ma mentre nell'altro testo vi è una specificazione chiara, in questo testo che oltretutto trovo mal formulato, non si dice a chi vanno intestati i terreni, si lascia sottintendere, dovrebbero essere intestati allo Stato in quanto devono essere dati in concessione alla SEA. Pertanto la SEA dovrebbe acquisire i terreni ed intestarli allo Stato perchè quest'ultimo poi glieli dia in concessione.

LOTTI. Ho compreso la specificazione che il collega Colombo intende dare. Se ad opinione della Commissione è percorribile la strada da me precedentemente indicata, quella cioè di lasciare aperto il problema perchè trovi una soluzione in sede di confronto tra S.E.A., Ministero e comitato di cui all'articolo 5, credo che sia corretta l'indicazione del collega Colombo di pervenire ad una migliore specificazione del testo, che potrebbe essere così formulato: «I terreni di proprietà privata, già acquisiti dalla S.E.A. per la realizzazione delle opere di cui alle leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420, tuttora occorrenti per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge e quelli, egualmente occorrenti a tal fine, se acquisiti da parte della S.E.A. con fondi propri, sono dati in disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi sono adibiti ad uso aeroportuale e rientrano nella concessione in uso alla Società stessa». E poi continuare, recuperando il testo della Camera: «I terreni demaniali compresi nelle zone di ampliamento, nonchè quelli che saranno eventualmente acquisiti con fondi statali per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge verranno dati in concessione alla S.E.A. per la durata ed alle condizioni stabilite dalla convenzione stipulata tra lo Stato e la stessa Società in applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 194».

In questo modo risulterebbe chiaro che la S.E.A. può acquisire nuovi terreni o con fondi propri o con fondi di derivazione statale, stabiliremmo con esattezza cosa succede nel primo caso – se acquista con fondi dello Stato – ma non stabiliremmo in questo momento se la S.E.A. può o meno utilizzare i fondi dello Stato; ciò verrà stabilito in sede di confronto tra S.E.A., Ministero e comitato di cui all'articolo 5. Mi sembra che in tal modo verrebbe fatta chiarezza, lasciando la soluzione della giusta questione sollevata dal collega Masciadri al libero confronto delle parti in sede di convenzione.

COLOMBO Vittorino (V.). Il suo discorso, senatore Lotti, è convincente, resta tuttavia l'incongruenza dei terreni acquistati con fondi statali dalla S.E.A., che vengono dati in concessione alla S.E.A. stessa: si sottintende cioè in tal modo che i terreni vengano intestati allo Stato e poi entrino a far parte del demanio.

CARTIA. Ribadisco il mio concetto che ripete quanto già esposto dal senatore Colombo.

DEGOLA. Io ho ascoltato con molta attenzione quanto affermato dal relatore e dai colleghi. Non vi è dubbio che il testo, sia in questo articolo che in altri, è suscettibile di perfezionamenti per eliminare le possibilità di equivoca interpretazione che il testo offre. Tuttavia a me

sembra che la necessità di operare questi perfezionamenti, che in definitiva non incidono in modo decisivo sulla sostanza e sulla finalità del provvedimento, sia un'esigenza secondaria rispetto a quella che più volte è stata sottolineata durante il lungo *iter* di questo provvedimento, e cioè l'esigenza di giungere ad una definitiva approvazione di questo disegno di legge, affinchè si possa dare il via e sanare lo stato di grave arretratezza in cui si trovano le due strutture aeroportuali che sono le più importanti del nostro paese.

Pertanto il mio parere è che, pur condividendo quanto detto dai colleghi, l'esigenza primaria è quella di approvare il testo del provvedimento così come pervenuto dalla Camera.

PRESIDENTE. In sostanza mi sembra di capire che lei, senatore Degola, è contrario all'emendamento.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Desidero ribadire alcuni concetti e rispondere al senatore Degola. Le Camere sono due e di pari dignità. Se la Camera avesse valutato lo sforzo da noi sostenuto prima in Comitato, poi in Commissione, poi in Aula, mentre la Camera ha esaminato la legge soltanto in Commissione in sede deliberante, non avrebbe apportato quelle modifiche che non hanno modificato niente, se non l'articolo 1, per un intervento giunto purtroppo in ritardo da parte del Ministro del tesoro, su un elemento che pur andava a variare il testo della legge. Gli altri emendamenti apportati secondo me hanno il solo effetto di creare complicazioni su argomenti già discussi. Per cui, condivido le considerazioni relative alla necessità di accelerare l'*iter* del provvedimento, ma in questo caso anche i colleghi deputati dovrebbero fare un'analoga valutazione.

Quindi occorre indubbiamente apportare qualche modifica, come abbiamo detto anche la volta scorsa, perchè il testo attuale può risultare equivoco e portare a delle contestazioni nel futuro. Al contrario ritengo che i colleghi deputati possano prendere in esame, molto rapidamente, le modifiche che noi intendiamo introdurre anche per non annullare il lavoro svolto dalla nostra Commissione. Pertanto insisto per la votazione dell'emendamento da me presentato, perchè non possiamo decurtare i già modesti fondi stanziati per l'acquisto dei terreni, che dovranno invece essere acquisiti a spese della SEA con mezzi propri.

FONTANARI. Signor Presidente, se è vero che esiste la necessità di approvare l'emendamento proposto dal relatore, non dobbiamo farci prendere dalla preoccupazione che in tal caso il testo dovrebbe ritornare all'esame della Camera dei deputati poichè è certamente preferibile che il testo alla fine risulti il più possibile chiaro, come abbiamo sempre auspicato. Se viceversa non riteniamo che questa necessità esista, potremo valutare meglio nel corso dell'esame dell'articolato; in questo ritengo siano giuste le osservazioni del collega Degola, in parte da me condivise, nel senso di accelerare i tempi per l'esame del provvedimento.

DEGOLA. Signor Presidente, desidero solo chiarire che il mio intervento svolto poco fa non può avere il valore di una dichiarazione di

voto perchè non intendevo esprimere l'orientamento del Gruppo politico che rappresento, contrario all'emendamento presentato dal relatore. Infatti, volevo solo invitare ad una maggiore riflessione su argomenti che ritengo di primaria importanza e sicuramente preponderanti rispetto alle considerazioni testè svolte.

Pertanto, se il relatore ritiene di insistere sulla votazione dell'emendamento da lui presentato, noi non voteremo contro.

LOTTI. Signor Presidente, innanzi tutto esprimo la mia adesione ad una delle considerazioni svolte dal collega Masciadri: infatti i due rami del Parlamento hanno pari dignità e quindi è perfettamente legittimo che il Senato decida autonomamente e secondo i propri convincimenti. A questo proposito voglio far notare che personalmente - come credo tutti i colleghi - non sono stato assolutamente informato in alcun modo dei mutamenti profondi che i colleghi deputati hanno apportato al testo approvato dal Senato: giustamente la Camera dei deputati ha agito in piena autonomia, ma non capisco perchè noi non possiamo fare altrettanto.

Fatta questa ovvia precisazione, vorrei dire che anche da parte dei senatori comunisti viene sottolineata la volontà di approvare rapidamente il provvedimento in esame affinchè questo diventi legge dello Stato; tuttavia, non intendiamo rinunciare alla possibilità di presentare emendamenti. A tal proposito preannuncio che intendo presentare un emendamento all'articolo 4 relativo alla ben nota questione della percentualizzazione delle opere da appaltare a trattativa privata. Ritengo infatti che solo in questo modo si possa giungere a licenziare un testo che abbia una rispondenza con la volontà del Senato.

Detto questo, ribadisco che apprezzo lo sforzo compiuto dal collega Masciadri volto a distinguere l'opportunità che la SEA acquisti i terreni con fondi propri dall'altra che la SEA acquisti invece i terreni con fondi tratti dallo stanziamento previsto dal disegno di legge; tuttavia in tal modo si decurterebbero ulteriormente le risorse finanziarie concesse, già molto limitate rispetto alle reali necessità. D'altro canto, vista l'*impasse* in cui si è venuta a trovare la Commissione, invito i colleghi ed in particolare il senatore Masciadri a riflettere sull'opportunità di approvare l'emendamento da me presentato, che tende a rendere più chiare nel testo le due alternative che potrebbero determinarsi: mi riferisco al caso in cui la SEA acquisti con propri fondi i terreni, che avrebbero quindi una certa destinazione, ovvero al caso in cui li acquisti con i fondi dello Stato, per cui la destinazione sarebbe diversa. Infatti, fermo restando il problema sollevato dal senatore Masciadri, una volta che abbiamo previsto le due possibilità, sarà possibile decidere in un secondo momento la soluzione migliore anche in seguito ad un confronto diretto tra la SEA, il Ministero ed il comitato di cui all'articolo 5.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore, con l'avvertenza che se verrà approvato si intenderà precluso l'emendamento presentato dal senatore Lotti.

È approvato.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Signor Presidente, a nome del Governo presento il seguente emendamento: «All'articolo 2 aggiungere il seguente comma: "I terreni acquistati dalla SEA con fondi dello Stato e non utilizzati a fini aeroportuali devono essere riconsegnati allo Stato"».

COLOMBO Vittorino (V.). Non vi è più questa ipotesi, perchè è detto che acquista con fondi propri.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Qui si tratta di quei terreni che la S.E.A. potrà acquistare o ha già acquistato. Il nocciolo dell'emendamento è il fatto che i terreni sono acquistati con fondi statali e poi non vengono utilizzati a fini aeroportuali. In tal caso devono essere riconsegnati allo Stato alla fine della concessione.

LOTTI. Quest'ultima parte è pleonastica.

COLOMBO Vittorino (V.). Questo emendamento aggiuntivo sarebbe servito in coda all'articolo 2 del testo della Camera, ora non serve più dopo l'emendamento del senatore Masciadri.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Torniamo a ripetere che si tratta di terreni che vengono acquistati con fondi dello Stato e non vengono poi utilizzati per usi aeroportuali.

PRESIDENTE. Forse il Sottosegretario vuol dire una cosa diversa, ossia che, anche in presenza della concessione, se l'uso non è a fini aeroportuali, il terreno torna ugualmente allo Stato.

COLOMBO Vittorino (V.). Secondo me non va bene nemmeno il termine «riconsegnati» perchè, se tali terreni sono stati acquistati dalla S.E.A., lo Stato non li ha mai avuti.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma se sono stati acquistati dalla S.E.A. con fondi dello Stato, devono essere riconsegnati allo Stato. Devono essere consegnati al demanio dello Stato.

FONTANARI. Non capisco come possa realizzarsi questa ipotesi se i terreni acquistati della S.E.A. servono per gli aeroporti.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Scusi, non può accadere che la S.E.A. in base alle sue previsioni acquisti dei terreni che poi non verranno utilizzati per usi aeroportuali?

DEGOLA. Vorrei capire come può darsi l'ipotesi che vengano acquistati terreni con fondi dello Stato da parte della S.E.A. quando mi pare che ciò sia stato appena escluso.

LOTTI. E soprattutto come mai si tratti di terreni non destinati ad usi aeroportuali.

DEGOLA. Se ho capito bene, la ragione dell'emendamento presentato dal senatore Masciadri stava nell'escludere il fatto che la S.E.A. potesse utilizzare fondi stanziati con questo disegno di legge per acquisire dei terreni.

PRESIDENTE. Può trattarsi di terreni già acquistati. Mi inoltro in una interpretazione del testo proposto dal Governo perchè non conosco le motivazioni dell'emendamento. Dico che, secondo me, ci si riferisce ad acquisti già avvenuti.

DEGOLA. Vorrei sapere se quando parliamo dell'ultimo comma ci riferiamo al testo del Senato o a quello della Camera.

PRESIDENTE. Credo che l'emendamento sia stato presentato al testo della Camera.

COLOMBO Vittorino (V.). Tale emendamento è stato predisposto sulla base dell'ultimo comma dell'articolo nel testo della Camera, il quale prevedeva l'acquisto con fondi statali. Ci si è occupati dell'ipotesi che venissero acquistati più terreni di quelli effettivamente necessari e che quest'ultima parte rimanesse inutilizzata. Tuttavia, una volta approvato l'emendamento del senatore Masciadri, mi sembra che la proposta del Governo non abbia più ragione d'essere.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Se la formulazione del mio emendamento può contraddire quella dell'emendamento del senatore Masciadri, allora lo ritiro.

PRESIDENTE. Il primo, il secondo e il terzo comma dell'articolo 2 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il quarto comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati, così come emendato dalla nostra Commissione.

È approvato.

Metto ai voti il quinto comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati, così come emendato dalla nostra Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo complesso che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 2.

Con l'entrata in vigore della presente legge cessa ogni obbligo da parte della società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano di realizzare le opere già previste a carico della stessa Società dalla legge 2 aprile 1968, n. 515, e dalla legge 8 maggio 1971, n. 420, la cui

esecuzione non sia stata portata a termine alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano rimane determinato dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni esercizi aeroportuali (S.E.A.) di Milano del 7 maggio 1962, che sarà adeguata, per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo, sulla base di criteri previsti dal decreto del Ministro dei trasporti di cui al successivo articolo 3.

Il termine riguardante la durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, determinato in anni trenta dall'articolo 1, primo comma, della legge 18 aprile 1962, n. 194, è aumentato di anni trenta. Sono conseguentemente abrogate le modifiche al predetto termine apportate con le leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420.

I terreni di proprietà privata, già acquisiti dalla S.E.A. per la realizzazione delle opere di cui alle leggi 2 aprile 1968, n. 515, e 8 maggio 1971, n. 420, tuttora occorrenti per l'attuazione delle opere previste dalla presente legge e quelli, egualmente occorrenti a tal fine, da acquisirsi da parte della S.E.A. con fondi propri, sono dati in disponibilità gratuita allo Stato fino a quando essi sono adibiti ad uso aeroportuale e rientrano nella concessione in uso alla Società stessa.

I terreni demaniali compresi nelle zone di ampliamento verranno dati in concessione alla S.E.A. per la durata ed alle condizioni stabilite dalla convenzione stipulata tra lo Stato e la stessa Società in applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 194.

È approvato.

Non essendo stato modificato dalla Camera dei deputati l'articolo 3, passiamo all'esame dell'articolo 4. Ne do lettura:

Art. 4.

La redazione dei nuovi piani regolatori generali di aeroporto o le varianti dei piani esistenti nonchè la progettazione di massima ed esecutiva delle opere di cui all'articolo 1 sono affidate alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali di Roma e di Milano.

Le proposte per i nuovi piani regolatori o per le varianti dei piani esistenti nonchè i progetti di massima ed esecutivi delle opere di cui all'articolo 1, completi degli accertamenti di conformità rispetto alla presente legge nonchè ai piani urbanistici, sono presentati per l'approvazione del Ministro dei trasporti entro il termine massimo di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La realizzazione delle opere, ivi compresi l'affidamento e la direzione dei lavori, è affidata in concessione alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali. Nell'atto di concessione saranno definite le opere da eseguire e le relative priorità nonchè le norme per l'esecuzione dei lavori e per la disciplina, la sorveglianza ed il controllo da parte del Ministero dei trasporti nelle fasi di progettazione, esecuzione e collaudo.

L'approvazione del nuovo piano regolatore generale di aeroporto ovvero delle varianti di quello esistente nonchè delle singole opere da parte del Ministero dei trasporti equivale a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere stesse.

Anche nel caso in cui le opere ricadano su aree che negli strumenti urbanistici approvati non sono destinate a pubblico servizio, l'approvazione del progetto costituisce adozione di variante degli strumenti stessi e non richiede la preventiva autorizzazione regionale.

La Regione, sentiti i comuni interessati e/o i loro consorzi, esprime il proprio parere sul nuovo piano regolatore generale ovvero sulle varianti di quello esistente entro novanta giorni dal ricevimento degli atti dal Ministero dei trasporti.

Ai lavori da eseguirsi in attuazione della presente legge si applicano le disposizioni degli articoli 81 ed 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, ripartisce tra i due sistemi aeroportuali di Roma e di Milano le somme annualmente disponibili in relazione allo stato di attuazione dei relativi progetti.

Nell'atto di concessione è in facoltà del Ministro dei trasporti di escludere particolari lavori, impianti, installazioni e forniture, strettamente connessi con gli aspetti della sicurezza e dell'assistenza al volo, in conformità con la legge 23 maggio 1980, n. 242, e con il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145.

Le espropriazioni necessarie in dipendenza dell'ampliamento degli aeroporti di Roma e di Milano debbono essere iniziate entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento da parte del senatore Lotti: «Al terzo comma aggiungere il seguente periodo: "L'atto di concessione potrà prevedere che l'affidamento dei lavori possa avvenire a trattativa privata, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti, entro il limite del 40 per cento dello stanziamento annualmente destinato a ciascuna delle società concessionarie"».

LOTTI. Signor Presidente, rinuncio ad illustrare l'emendamento perchè esso è stato oggetto di lunghissime discussioni e riflessioni all'interno di questa Commissione e quindi mi parrebbe una ulteriore perdita di tempo addentrarmi ancora nella sua specificazione.

COLOMBO Vittorino (V.). Condivido la sostanza dell'emendamento perchè il problema era stato effettivamente sollevato. Tuttavia faccio presente che l'avverbio «annualmente» che compare nell'emendamento a mio giudizio è del tutto inopportuno perchè il lavoro affidato quest'anno può durare anche tre anni e quindi stabilire una percentuale su base annuale diventa una complicazione che, secondo me, contrasta con il significato dell'emendamento.

LOTTI. È anche vero che gli stanziamenti previsti nel disegno di legge sono annuali anche se possono accumularsi. Il risultato complessivo comunque non cambia e quindi non ne faccio una questione di principio.

COLOMBO Vittorino (V.). Allora se vengono eliminate le parole da «annualmente» a «concessionarie» mi associo all'emendamento, anzi lo sottoscrivo perchè corrisponde a quanto sollevato dal collega Tomelleri già nel primo esame del provvedimento.

LOTTI. Accolgo l'invito rivoltomi dal collega Colombo.

PRESIDENTE. Chiedo a me stesso e alla Commissione: il «previa autorizzazione del Ministro dei trasporti» è necessaria?

LOTTI. C'era già nel testo approvato dal Senato; la trattativa privata, se si svicola dalle solite procedure per gli appalti, è evidente che non può essere autorizzata dal Ministro dei trasporti.

COLOMBO Vittorino (V.). Faccio presente che avevamo previsto questa autorizzazione già quando il tetto era il 20 per cento; adesso che siamo arrivati al 40, che è una cifra notevolmente elevata, quell'autorizzazione è ancora più necessaria.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Sono perfettamente d'accordo sul 40 per cento e sulla soppressione della parola annualmente, lasciando però l'autorizzazione del Ministro dei trasporti perchè la cifra diventa veramente alta.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo ai voti.

Il primo e il secondo comma dell'articolo 4 non sono stati modificati.

Do lettura del terzo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

La realizzazione delle opere, ivi compresi l'affidamento e la direzione dei lavori, è affidata in concessione alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali. Nell'atto di concessione saranno definite le opere da eseguire e le relative priorità nonchè le norme per l'esecuzione dei lavori e per la disciplina, la sorveglianza ed il controllo da parte del Ministero dei trasporti nelle fasi di progettazione, esecuzione e collaudo.

A questo comma il senatore Lotti ha presentato un emendamento il quale, dopo la discussione testè svoltasi, risulta così formulato: «L'atto di concessione potrà prevedere che l'affidamento dei lavori possa avvenire a trattativa privata, entro il limite del 40 per cento dello stanziamento, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti».

Lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti il terzo comma così come risulta modificato.

È approvato.

Il quarto ed il quinto comma non sono stati modificati.

Do lettura del sesto comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

La Regione, sentiti i comuni interessati e/o i loro consorzi, esprime il proprio parere sul nuovo piano regolatore generale ovvero sulle varianti di quello esistente entro novanta giorni dal ricevimento degli atti dal Ministero dei trasporti.

È approvato.

Il settimo, l'ottavo, il nono e il decimo comma non sono stati modificati.

Metto ai voti l'articolo 4 con le modificazioni accolte.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 5.

È ricostituito, per il periodo di otto anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Comitato previsto dall'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni e integrazioni, nella seguente composizione:

il Ministro dei trasporti o un Sottosegretario di Stato da lui delegato, presidente;

il direttore generale dell'Aviazione civile;

un consigliere di Stato;

un consigliere della Corte dei conti;

un avvocato dello Stato;

un rappresentante del Consiglio superiore dell'aviazione civile;

un rappresentante del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

tre funzionari della Direzione generale dell'aviazione civile con qualifica non inferiore a dirigente superiore di cui due appartenenti al ruolo tecnico;

un funzionario del Ministero del tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore;

un ufficiale generale dell'Aeronautica militare designato dal Ministero della difesa;

un funzionario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale con qualifica non inferiore a dirigente superiore.

Per l'esame dei progetti interessanti specificatamente una o più Regioni, il Comitato è integrato dal presidente o da un membro della giunta della Regione interessata che partecipa al Comitato stesso con voto consultivo.

Funge da segretario un funzionario della carriera direttiva della Direzione generale dell'aviazione civile, posto a capo di un ufficio di segreteria da costituirsi, con decreto del Ministro dei trasporti, con un massimo di quattro componenti.

Il parere del predetto Comitato è prescritto, oltre che per gli affari indicati nel primo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, anche in materia di piani regolatori aeroportuali e di controversie di qualsiasi natura relative all'esecuzione dei lavori di cui alla presente legge.

Il parere viene emesso entro centoventi giorni dalla richiesta. In difetto si intende emesso un parere favorevole.

L'importo di lire 300 milioni, indicato nel primo e nel secondo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, è elevato a lire 1.000 milioni.

Le disposizioni contenute nell'articolo 2, come modificato dai precedenti commi, nonchè negli articoli 4, 5, 7 ed 8 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e nell'articolo 2-*bis* del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 1979, n. 299, si applicano all'esecuzione dei lavori, forniture e installazioni realizzate dal Ministero dei trasporti in applicazione della presente legge.

I membri del Comitato non possono far parte delle commissioni di collaudo delle opere sulle quali il Comitato stesso ha espresso il proprio parere.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Su questo articolo ho già manifestato delle perplessità nella seduta precedente. A quanto già detto in quella sede oggi aggiungo che qui, quando si parla dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, si fa riferimento a un funzionario con qualifica non inferiore a dirigente superiore che in quell'azienda non esiste. I gradi dello Stato sono: primo dirigente, dirigente superiore e dirigente generale. Nell'Azienda autonoma di assistenza al volo esiste il dirigente e il dirigente centrale, quindi dobbiamo parlare o di dirigente o di direttore centrale. Ma questa è una questione soltanto formale; sostanziale è invece il fatto che qui si reca grave offesa alle Regioni perchè quel dirigente ha un voto deliberativo mentre i rappresentanti delle Regioni direttamente interessate hanno voto soltanto consultivo. Inoltre non mi hanno convinto le ragioni addotte l'altra volta dal Ministro; con la legge n. 825 avevamo che i Commissari controllavano se stessi in quanto i membri della Commissione approvavano i progetti e poi li collaudavano; noi, quando abbiamo approvato il testo che la Camera ha poi modificato, abbiamo cercato di porre rimedio a questa stortura e fui proprio io a pregarvi di prendere benevolmente in considerazione il fatto che per quanto riguardava le apparecchiature di competenza dell'azienda fosse la stessa a provvedervi. Questa ora deve provvedere all'acquisto e alla installazione per un importo di cui non è nota la entità, ma che certamente non saranno pochi miliardi; ora come può l'azienda avere voto deliberativo in questo caso? Proporrà i lavori e poi li approverà? Questo non mi sembra giusto, non può essere consentito, almeno diamo all'azienda voto consultivo e non deliberativo. Questa mi pare una iniquità anche nei riguardi delle Regioni che

hanno voto consultivo. Dunque, senza andare a sollevare ulteriori questioni, non diciamo che debba intervenire quando sono in discussione le opere ed i servizi che la riguardano direttamente; lasciamo che partecipi sempre però con voto meramente consultivo e non deliberativo, altrimenti si verificherà il fenomeno del controllore-controllato, un principio molto pericoloso che dobbiamo cercare di evitare in ogni modo.

Concludendo, a parte l'aggiunta di cui ho detto all'inizio, circa la denominazione più esatta dei dirigenti, che dovrebbe apparire nel testo, proporrei di aggiungere le seguenti parole «, con voto consultivo».

COLOMBO Vittorino (V.). Mi pare che l'argomento del ministro Signorile in proposito tendesse a sottolineare che la parte per la quale l'ANAV può essere direttamente interessata e quindi trovarsi nella posizione del controllore-controllato è molto modesta rispetto alla generalità delle ipotesi; mentre la presenza dell'ANAV è importante proprio per la generalità delle ipotesi indipendentemente dagli interessi diretti che possono esservi. Allora – pongo questa domanda – non si potrebbe rovesciare la proposta del senatore Masciadri, cioè dire che l'ANAV è presente sempre a pieno titolo ad esclusione delle ipotesi in cui sia direttamente interessata: in tal caso sarebbe presente senza pienezza di funzioni? Mi pare che questa costruzione sia più corretta. È presente, cioè, a pieno titolo quando si tratta in generale dei problemi dell'aeroporto, nei casi in cui entrano in questione aspetti di sicurezza e di controllo del volo; non lo è a pieno titolo quando si tratta di argomenti a cui è interessata.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Le chiedo scusa, senatore Colombo, ma allora quando dovrebbe votare se non quando si tratta di questioni a cui è interessata?

COLOMBO Vittorino (V.). Siamo d'accordo: deve intervenire e votare quando si tratta di argomenti di suo interesse, ma non quando si approvano, ad esempio, stanziamenti di somme a cui è interessata. Volevo rovesciare cioè la costruzione proposta dal relatore. In alcuni casi ha diritto di partecipare a pieno titolo, mentre è giusto che quando si tratta di stanziamenti e di spese a cui è direttamente interessata non può controllare se stessa.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* È assurdo dare un voto consultivo alla regione Lombardia in tema di sistema aeroportuale e in particolare sull'acquisto di terreni e contestualmente concedere all'ANAV il voto deliberativo: infatti la Regione è immersa molto più di noi in questi problemi.

COLOMBO Vittorino (V.). È un problema diverso! L'ANAV ha una responsabilità diretta del sistema aeroportuale, la Regione no.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* L'ANAV, in buona sostanza, rifiuta di prendere anche soltanto in considerazione la eventualità che gli aeroporti possano provvedere alle apparecchiature, alle

strumentazioni, che riguardano il suo campo, come previsto dalla legge alla quale ho fatto cenno. Pertanto rivendica per se stessa il diritto a provvedere alla sicurezza degli aeroporti, attraverso la scelta delle varie ditte, delle progettazioni, eccetera.

Questo è il problema di fondo dell'ANAV. Non capisco così la ragione di concedere il voto nel Comitato a chi ha stabilito quali ditte scegliere o quali progettazioni adottare. Di qui il voto consultivo, che sembrava il modo migliore per attenuare i problemi.

Con il voto consultivo il rappresentante dell'ANAV potrà spiegare le motivazioni che lo hanno indotto a compiere una determinata scelta, potrà fornire ulteriori ragioni a conferma degli orientamenti adottati; lasciargli il voto deliberativo su quanto adottato, a mio avviso – ripeto – è una cosa assurda.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, con parole banali e semplici vorrei cercare di spiegare quanto ho detto, perchè mi sembra che oggi facciamo fatica ad intenderci.

È chiaro che se si tratta di decidere come costruire una pista o come disporre un determinato servizio dell'aeroporto, l'ANAV avrà tutto il diritto di dire la sua a pieno titolo; ma se si tratta di scegliere una apparecchiatura, che poi sarà data in consegna all'ANAV stessa perchè la adoperi, non è accettabile che sia l'Azienda a scegliere la ditta fornitrice. Tutt'al più potrà suggerire le caratteristiche tecniche per quella apparecchiatura, ma non può incidere in materia direttamente sulle scelte. Questa è la differenza.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Non per nulla avevo espresso parere nel senso che non figurasse il funzionario dell'ANAV, in quanto l'aviazione è già ampiamente rappresentata dal Ministro, da tre funzionari della Direzione generale dell'aviazione civile, da un rappresentane del Consiglio superiore dell'aviazione civile, eccetera.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore Masciadri, sul controllo della sicurezza gli organi che lei ha elencato non ritengo abbiano una opportuna conoscenza. Altrimenti aboliremmo l'ANAV, per ristrutturare l'aviazione civile.

LOTTI. È un problema che il Governo prima o poi dovrà pur risolvere.

PRESIDENTE. Vorrei dare lettura del testo di un emendamento, che potrebbe risolvere le varie divergenze. Inserire prima del secondo comma dell'articolo 5 il seguente: «Per l'esame degli aspetti riguardanti la sicurezza e l'assistenza al volo, il Comitato è integrato da un funzionario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, con qualifica non inferiore a direttore centrale, il quale ha voto consultivo». Ovviamente si intende soppresso l'ultimo periodo del primo comma.

Ritengo che quando un funzionario esprime una opinione su aspetti che riguardano il proprio ente attraverso il voto consultivo, lascia l'opportunità agli altri di conoscere maggiormente le situazioni e di votare, al tempo stesso, come credono.

Tenuto conto, però, che in questo modo il Comitato risulta composto da 12 membri, al fine di non creare difficoltà per le votazioni, potrebbe restare stabilito che in caso di parità valga doppio il voto del Presidente.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* Ritengo che questa formulazione vada bene.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo si dichiara favorevole a questi emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.
Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Cartia.

CARTIA. Desidero affermare che mi asterrò dal votare questi emendamenti, in quanto precedentemente il Ministro dei trasporti nelle sue dichiarazioni mi era parso convincente. Non ritengo, pertanto, opportuno modificare il testo approvato dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento che ho testè illustrato con la conseguente modifica riguardante il valore del voto del Presidente.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 5.

È ricostituito, per il periodo di otto anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Comitato previsto dall'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni e integrazioni, nella seguente composizione:

il Ministro dei trasporti o un Sottosegretario di Stato da lui delegato, presidente, il cui voto prevale in caso di parità;
il direttore generale dell'Aviazione civile;
un consigliere di Stato;
un consigliere della Corte dei conti;
un avvocato dello Stato;
un rappresentante del Consiglio superiore dell'aviazione civile;
un rappresentante del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
tre funzionari della Direzione generale dell'aviazione civile con qualifica non inferiore a dirigente superiore di cui due appartenenti al ruolo tecnico;
un funzionario del Ministero del tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore;
un ufficiale generale dell'Aeronautica militare designato dal Ministero della difesa.

Per l'esame degli aspetti riguardanti la sicurezza e l'assistenza al volo, il Comitato è integrato da un funzionario dell'Azienda autonoma di

assistenza al volo per il traffico aereo generale, con qualifica non inferiore a direttore centrale, il quale ha voto consultivo.

Per l'esame dei progetti interessanti specificatamente una o più Regioni, il Comitato è integrato dal presidente o da un membro della giunta della Regione interessata che partecipa al Comitato stesso con voto consultivo.

Funge da segretario un funzionario della carriera direttiva della Direzione generale dell'aviazione civile, posto a capo di un ufficio di segreteria da costituirsi, con decreto del Ministro dei trasporti, con un massimo di quattro componenti.

Il parere del predetto Comitato è prescritto, oltre che per gli affari indicati nel primo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, anche in materia di piani regolatori aeroportuali e di controversie di qualsiasi natura relative all'esecuzione dei lavori di cui alla presente legge.

Il parere viene emesso entro centoventi giorni dalla richiesta. In difetto si intende emesso un parere favorevole.

L'importo di lire 300 milioni, indicato nel primo e nel secondo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, è elevato a lire 1.000 milioni.

Le disposizioni contenute nell'articolo 2, come modificato dai precedenti commi, nonchè negli articoli 4, 5, 7 ed 8 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e nell'articolo 2-*bis* del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 1979, n. 299, si applicano all'esecuzione dei lavori, forniture e installazioni realizzate dal Ministero dei trasporti in applicazione della presente legge.

I membri del Comitato non possono far parte delle commissioni di collaudo delle opere sulle quali il Comitato stesso ha espresso il proprio parere.

È approvato.

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

Art. 6.

Le società concessionarie delle gestioni aeroportuali di Roma e di Milano, in relazione alle esigenze tecniche dei lavori ed alla opportunità di svolgerli con maggiore celerità, possono contrarre prestiti a valori correnti di mercato, sia all'interno sia all'estero, fino alla concorrenza delle somme loro assegnate in applicazione delle norme di cui agli articoli 1 e 4 della presente legge. Il controvalore netto in lire dei predetti prestiti sarà portato a scomputo delle assegnazioni stesse.

I prestiti indicati nel precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra le società concessionarie e gli enti mutuanti con l'intervento dei Ministri del tesoro e dei trasporti, da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro.

Gli oneri dei suddetti prestiti, per capitale ed interessi, saranno rimborsati alle società concessionarie dal Ministero del tesoro, nel cui stato di previsione saranno iscritti gli occorrenti stanziamenti.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il primo ed il secondo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Sono approvati.

L'ultimo comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 6 nel suo insieme con le modificazioni accolte.

È approvato.

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

Art. 7.

A decorrere dall'anno finanziario 1985 sono versati in apposito capitolo di entrata del bilancio statale per essere riassegnati ai capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per la manutenzione straordinaria, l'adeguamento e lo sviluppo degli aeroporti statali aperti al traffico aereo civile, i seguenti proventi:

1) canoni per le concessioni aeroportuali totali o parziali direttamente dovuti allo Stato in base alle disposizioni vigenti;

2) sanzioni pecuniarie a carico degli operatori aeronautici irrogate ai sensi della legge 11 dicembre 1980, n. 862, e del successivo regolamento approvato con decreto ministeriale 18 giugno 1981;

3) altri introiti, individuati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, per servizi e prestazioni resi dalla Direzione generale dell'aviazione civile e dai suoi organi periferici nonchè recuperi di spese e somme comunque anticipate dalla Direzione generale dell'aviazione civile e dai suoi organi periferici per conto di amministrazioni pubbliche e di privati.

Alle iniziative occorrenti per l'istituzione di un apposito capitolo di entrata nel bilancio dello Stato e per la riassegnazione ai capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 1985 e ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi, provvede il Ministro del tesoro con propri decreti.

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

Il secondo comma è stato soppresso dalla Camera dei deputati.

Il terzo, il quarto, il quinto e l'ultimo comma non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 7, nel suo insieme, con la modificazione accolta.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 8, aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 8.

Il Ministro dei trasporti, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero stesso, dà ogni anno comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

L'articolo 9, corrispondente all'articolo 8 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge con le modifiche approvate.

È approvato.

«Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» (895)

«Provvidenze per l'industria armatoriale» (896)

(Discussione congiunta; approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 896; rinvio del seguito della discussione del disegno di legge n. 895)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali».

Su argomento connesso è iscritto all'ordine del giorno anche il seguente disegno di legge: «Provvidenze per l'industria armatoriale».

Avverto che, data la connessione tra i due disegni di legge, si procederà alla loro discussione congiunta, mentre si procederà disgiuntamente all'esame dell'articolato, con precedenza nella discussione al disegno di legge n. 896.

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, desidero anzitutto esprimere la mia soddisfazione come relatore di questo provvedimento, per l'accoglimento della procedura abbreviata della sede legislativa in ordine a due provvedi-

menti che sono drammaticamente attesi dal settore cantieristico e dal settore dell'armamento.

Tali provvedimenti sono attesi anche perchè il piano di settore approvato nel giugno scorso aveva dato alcune indicazioni di massima, che hanno trovato anche riscontro in sede di approvazione della legge finanziaria, avvenuta nei giorni scorsi, da parte del Consiglio dei ministri. Sono necessari d'altra parte interventi congiunturali per sostenere direttamente ed indirettamente l'industria cantieristica. I provvedimenti volti al ristabilimento della situazione finanziaria del settore armatoriale che per la prima volta noi portiamo all'attenzione del Parlamento, certamente contribuiscono a risolvere se non *in toto*, almeno in buona parte, la gravissima situazione di crisi dei cantieri.

È inutile crearsi illusioni, il maggiore committente dei cantieri navali italiani rimane la flotta di bandiera; se quest'ultima subisce, come ha subito, un processo di deterioramento al punto tale che in quest'ultimo periodo si è pervenuti ad un disarmo che sfiora il 20 per cento, certamente mancheranno ai cantieri, nonostante la politica degli aiuti, i riferimenti essenziali per poter acquisire le commesse indispensabili perlomeno al mantenimento dei livelli ritenuti minimi ed al mantenimento del carattere strategico della nostra industria cantieristica.

Per tale ragione abbiamo voluto procedere nella discussione abbinata dei provvedimenti; vogliamo ancora una volta sottolineare con positività l'impegno del Governo, in modo particolare dell'attuale ministro della Marina Mercantile, in ordine alle attese più volte sollecitate, da parte dell'armamento italiano.

È stata a mio parere la mancata attenzione al processo di invecchiamento, di depauperamento, dell'armamento italiano verificatosi negli anni scorsi che ha portato anche alla fuga verso le bandiere estere, le bandiere ombra, che costituiscono d'altra parte uno dei dati negativi della nostra bilancia dei pagamenti con uno sbilancio di oltre mille miliardi nella bilancia dei Nove.

Io so che il Ministero ha approntato in questi giorni un altro importante provvedimento, atteso dal settore dell'armamento e della marineria in genere: quello della difesa di bandiera. Questo provvedimento non solo richiamerà in Italia gli armatori che si sono trasferiti all'estero, ma in modo particolare attiverà quei processi di gestione equilibrata nel settore dell'armamento che costituiscono anche per il cantiere l'unica positiva speranza per una effettiva ripresa. D'altra parte i colleghi presenti questa sera a questa discussione, vogliono testimoniare con il loro impegno la presa di coscienza della drammatica situazione che investe i cantieri in modo particolare e l'armamento italiano in generale. Per questo motivo un provvedimento congiunturale non può obbedire ai tempi lunghi di alcune procedure di carattere parlamentare, e mi riferisco in modo particolare al precedente piano di settore che il Parlamento ha varato. Questo precedente piano di settore 1981-1983, approvato con un anno e mezzo di ritardo, è stato una delle maggiori cause della crisi alla quale è giunto oggi il settore della cantieristica che in questo ultimo periodo addirittura, sul piano delle commesse, ha toccato il punto di non ritorno: nei cantieri maggiori ci troviamo addirittura a commessa zero, una volta portate in esecuzione le 26 mila tonnellate che ancora rimangono da espletare.

Si tratta, ripeto, di una situazione estremamente drammatica per la quale vale la pena l'impegno che ciascuno di noi, anche questa sera, pone nella discussione di questi provvedimenti.

Il disegno di legge n. 896, a favore dell'industria armatoriale, da una parte costituisce una sorta di ristoro finanziario, come avevo detto in precedenza, per premiare coloro che, nella grave situazione di crisi dei trasporti marittimi e nella complessiva crisi di tutta la politica marinara hanno effettuato delle commesse nel corso dell'ultimo triennio e oggi si trovano, per effetto di questo coraggio, in una situazione di grave difficoltà finanziaria. A tale scopo il provvedimento in oggetto anticipa le ultime quattro rate del contributo di credito navale e le anticipa anche per coloro che hanno dovuto cedere questo contributo agli istituti di credito che hanno assistito l'operazione finanziaria. Perciò, si tratta di un provvedimento molto articolato che in un certo senso tende a sanare la situazione di crisi finanziaria sulla quale non occorre soffermarsi. Infatti molti gruppi armatoriali, anche di grandi dimensioni, hanno incontrato gravissime difficoltà finanziarie: mi riferisco ad esempio alla flotta Lauro che in questi ultimi anni, pur godendo di un certo prestigio, si trova sull'orlo del fallimento e come altri gruppi ha avuto bisogno di un intervento sostitutivo da parte dello Stato.

D'altra parte questo provvedimento di ristoro finanziario non è finalizzato a se stesso, bensì all'acquisizione di nuove commesse; infatti, accanto alle quattro rate anticipate, ben altre quattro rate di contributo vengono concesse a coloro i quali commissionano nuove navi. A ciò si accompagna una equilibrata revisione di tutte le norme relative al credito navale, la cui applicazione ha dato luogo ad una serie di preoccupazioni recepite nell'attuale disegno di legge e fronteggiate da alcune modifiche e precisazioni. Queste costituiscono senz'altro uno dei motivi di soddisfazione per un provvedimento che deve rispondere, anche sul piano della celerità, agli impegni sui quali il Parlamento esprimerà il proprio consenso.

Per questi motivi, desidero raccomandare al Ministro di tener conto non soltanto delle esigenze di celerità in relazione al provvedimento congiunturale che il Parlamento affronterà; infatti auspico che questo tenga conto delle gravissime difficoltà strutturali, delle quali ci rendiamo ben conto, del Ministero della marina mercantile ed in modo particolare della Direzione generale del naviglio, che non ha personale sufficiente per gestire il settore, soprattutto ai fini della ripresa dell'armamento ed in generale della situazione della cantieristica.

Per quanto riguarda la acquisizione di commesse, il disegno di legge governativo ha inteso rimodulare il tipo di contributo concesso. Già nella precedente seduta abbiamo sottolineato l'importanza di una riforma del credito speciale, anticipata in questo provvedimento perchè si parla di contributi sugli interessi e quindi non si seguono i vecchi schemi della gestione del credito speciale che indubbiamente avrebbero comportato un maggiore ritardo per il settore. Quindi sottolineo questo elemento positivo del provvedimento, ma desidero anche sottolineare alcune considerazioni a mio avviso molto significative.

Infatti sono indicati due tipi di contributo: il primo è generalizzato, del 2,50 per cento, per tutto l'armamento, mentre il secondo, del 3,20 per cento, è destinato a particolari tipi di naviglio. Questa specificazio-

ne, introdotta dal Ministero della marina mercantile, ha suscitato e susciterà ancora discussioni e perplessità, ma costituisce senz'altro un dato importante. Innanzi tutto, il discorso molte volte fatto anche in questa sede sulla necessità di recuperare il naviglio di cabotaggio per un'autentica politica dei trasporti all'interno del nostro paese ha trovato un riscontro positivo in questa maggiorazione del contributo; inoltre questo obbedisce anche all'esigenza di incrementare la ricerca connessa alla questione energetica. Da ciò si evince indubbiamente la volontà del Governo di premiare in modo particolare il naviglio speciale e sofisticato, che può costituire nel futuro un importante momento di speranza e di fiducia.

Devo altresì sottolineare l'istituzione di un fondo generale di garanzia presso il Ministero del tesoro per la copertura dei rischi connessi alle operazioni di credito navale, che il settore dell'armamento non potrebbe assicurare.

I due disegni di legge in esame, pur nella loro complessità e eterogeneità, rispondono ai risultati raggiunti dal Ministero della marina mercantile d'intesa con i sindacati e con gli operatori del settore, nonchè con le forze politiche. Quindi mi auguro che questa sera si possa giungere ad un orientamento complessivo e di carattere generale, anche per il vasto dibattito che si è aperto su questi problemi, al quale ognuno di noi ha recato il proprio importante contributo.

D'altra parte ritengo che anche attraverso le modifiche apportate al disegno di legge sulla cantieristica, in ordine alla revisione dei livelli di intervento sui cantieri maggiori, medi e minori, ed una maggiorazione del contributo si intenda privilegiare il settore della cantieristica italiana e porre fine ad una concorrenzialità sfavorevole al nostro paese, che ha portato negli ultimi anni ad una notevole riduzione della nostra produzione non solo rispetto a quella mondiale, ma anche a quella europea. Già altre volte abbiamo ricordato che il 70 per cento degli ordini mondiali viene coperto dalla produzione dei paesi dell'Estremo Oriente ed in modo particolare dal Giappone; questo paese, pur avendo realizzato nel campo enormi progressi, in questi ultimi anni ha sostenuto una politica di sostegno finanziario per migliaia di miliardi, nonostante che quello cantieristico sia uno dei settori trainanti dell'economia giapponese. Pertanto ritengo che gli sforzi che sono stati compiuti, anche tenendo conto delle esigenze imposte dalla direttiva della Comunità economica europea e delle difficoltà che il Ministero della marina mercantile dovrà superare in quella sede, costituiscano un elemento importante per la difesa del settore ed anche un motivo di speranza che nel triennio 1984-86 si possano raggiungere gli obiettivi prefissati nel piano, che indica complessivamente in 800 mila tonnellate di stazza lorda condensata, di cui 600 mila alla cantieristica maggiore, il tetto minimo di raggiungimento degli *standards* prefissati nel piano generale per la cantieristica.

Presidenza del Vice Presidente BISSO

(*Segue* PATRIARCA, *relatore alla Commissione*). Auspico che attraverso il provvedimento in esame si possa giungere anche alla cifra

di 3.700 miliardi di valore delle nuove commesse per l'industria cantieristica, affinchè si possano sconfiggere le previsioni pessimistiche che pure erano state fatte da alcuni settori della finanza pubblica e che in maniera pregiudiziale avevano aperto un contenzioso rispetto alla situazione della cantieristica per la esigenza assoluta di ridurre i processi occupazionali e di procedere alla chiusura di un cantiere medio-grande. Rispetto a queste imposizioni vi è stata la reazione non solo del sindacato, ma anche del Ministro della marina mercantile, al quale va dato atto di essersi ricordato – forse una delle poche volte – di essere il Ministro dei cantieri e dell'armamento e non il Ministro del rifinanziamento di un settore che rimane vitale per la vita politica ed economica di un paese che ha oltre 8.000 chilometri di costa. Infatti sempre nel passato abbiamo goduto dei vantaggi di una appropriata dimensione economica per la posizione strategica nel mar Mediterraneo. Rispetto a questi dati, ritengo che questa sera in sede deliberante la nostra Commissione dovrà dare un contributo di serietà e di severità per portare avanti non una politica di aiuti, ma – anche se unitamente ad una politica degli aiuti – quel piano di settore che certamente è il risultato delle convergenze di tutte le dimensioni che attengono alla politica marinara. Al riguardo ci aspettiamo da parte del Ministro della marina mercantile e degli altri Ministri interessati una seria impostazione della politica dei porti nel nostro paese, riportando ad unità di comando gli interventi in questo settore oggi divisi tra diverse e svariate amministrazioni.

Per quanto riguarda gli emendamenti presentati a questo provvedimento, mi limito solamente a dare qualche indicazione. In modo particolare per l'articolo 2 del disegno di legge sull'armamento vi è l'abrogazione di una fase che in certo senso avrebbe reso difficoltosa l'erogazione di questa anticipazione, perchè avrebbe demandato al Ministero la verifica dei piani di riassetto finanziario, verifica che assolutamente il Ministero non può fare sia perchè non ha la struttura sufficiente sia perchè tutto questo obbedirebbe ad una logica che mal si concilia con il controllo della Corte dei conti che potrebbe annullare e vanificare questo stesso provvedimento.

Debbo anche sottoporre all'attenzione di questa Commissione un emendamento che mi riservo di presentare nel corso dell'approvazione dell'articolato relativamente ad una situazione di grave disagio e di sfavore per la nostra industria di navi da crociera che sta quasi per estinguersi. In questi giorni, anche in relazione a questi provvedimenti, abbiamo saputo che si sono affacciati sulla scena del nostro paese alcuni grandi operatori internazionali che avrebbero iniziato una trattativa per delle commesse alla nostra cantieristica pubblica relativamente alla costruzione di navi da crociera per un importo di circa 300 miliardi. Tali navi da crociera rimarrebbero con la bandiera italiana, ma andrebbero ad esercitare il servizio nei Caraibi. Purtroppo in quella zona la nostra bandiera è estremamente penalizzata e quindi, come è a voi noto, essendo la nave riconosciuta territorio italiano e poichè in quelle crociere si svolgono giochi d'azzardo, si rende necessaria per le nostre navi una deroga al di là dello stretto di Gibilterra e del Canale di Suez per quelle norme che impediscono il gioco d'azzardo sul territorio italiano. Ciò vale a mettere le nostre navi da crociera al pari delle altre navi di tutte le marinerie del mondo.

Poichè questa richiesta è stata oggetto già di un disegno di legge approntato dal Ministero della marina mercantile per quanto riguarda il gioco e gli apporti a bordo e poichè questo disegno di legge ha già ottenuto il concerto del Ministero dell'interno e di quello di grazia e giustizia, direi di anticiparne la sostanza perchè l'ottenimento di questa deroga è condizione pregiudiziale per il varo di queste commesse. Pertanto mi sentirei di proporre con grande serenità e con grande libertà alla Commissione l'anticipazione dello stesso articolo contenuto nel disegno di legge sul quale sono già stati espressi da parte dei Ministeri interessati gli opportuni concerti.

Ho voluto precisare questi dati alla sensibilità della Commissione anche per cancellare una distorsione che indubbiamente penalizza ulteriormente il settore delle navi da crociera italiane che ha avuto un passato di grande splendore e che oggi putroppo è arrivato ai limiti della presenza sui mercati mondiali.

Non devo aggiungere altro; mi auguro solamente che dal dibattito possano derivare ulteriori arricchimenti per una serie di provvedimenti sui quali, per lo meno orientativamente, anche nei dibattiti pregressi, si è sempre vista l'unanimità di consensi di questa Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, prendo io stesso la parola per qualche considerazione di ordine generale sul problema che siamo chiamati a discutere.

Tre sono le considerazioni che vorrei fare e la prima è la seguente. Mi sembra di poter dire, dopo il programma triennale approvato dal CIPI nel luglio 1984 e per cui il CIPI stesso ha conferito al suo piano di sviluppo per la cantieristica della marineria dignità di piano di settore (ricordiamo che quel piano prevede 3.700 miliardi di investimento per 800 mila tonnellate), tali semplici ragioni devono essere un punto di riferimento permanente nel corso dei tre anni di controllo e di verifica affinchè non succeda come è successo per il piano settoriale 1981-83 quando, giunti a consuntivo, ci si è resi conto che solo il 40 per cento degli investimenti stanziati era stato realizzato.

Dopo l'approvazione di quel piano, oggi stiamo per compiere uno degli atti più importanti ai fini del decollo di quel piano stesso perchè i due disegni di legge, che tra breve ci accingeremo a discutere nel loro articolato e che definiscono le modalità di erogazione delle provvidenze ai cantieri ed alle aziende armatrici e l'entità stessa del finanziamento per l'anno 1984, pongono concretamente le condizioni per l'avvio – ci auguriamo tutti – di un primo pacchetto di commesse ai cantieri per la costruzione di nuove navi. Mi sembra che ciò vada sottolineato come un fatto altamente positivo perchè, come è evidente, costituisce un dato di rilevante interesse economico e sociale, nel senso che si viene così a stimolare la domanda grazie ad un massiccio intervento finanziario di natura pubblica che permetterà l'attivazione al massimo livello delle potenzialità dell'industria cantieristica italiana, costituendo con ciò anche una garanzia di occupazione per quanto riguarda i lavoratori, i tecnici e i quadri che all'interno di questo settore industriale operano.

Voglio aggiungere, nel contesto di questa considerazione di ordine generale, che non possiamo sottacere a tale riguardo la portata – che io

dico positiva – che i provvedimenti come quelli sulle assicurazioni navali e sulla fiscalizzazione degli oneri sociali alle aziende armatrici italiani collocate nel Sud avranno sui costi di gestione delle navi stesse. Ciò, insieme ai due disegni di legge di cui discuteremo fra poco, costituisce un altro fatto di grossa rilevanza perchè, se i due provvedimenti dovranno incidere lungo la direzione tesa ad aggregare la domanda per nuove costruzioni e quindi dovranno dare respiro e prospettive all'industria cantieristica italiana, il provvedimento cui facevo riferimento, sulle assicurazioni e la fiscalizzazione degli oneri sociali, incide invece più direttamente sul problema dei costi della gestione delle navi e sappiamo quanto l'armamento sia sensibile a tale questione. D'altra parte è un problema reale col quale dobbiamo fare i conti, perchè quello dei costi e della gestione è un problema non indifferente per quanto riguarda il livello di competitività della nave.

Ciò premesso, si tratta ora di capire come questi provvedimenti incideranno su quelli che io personalmente considero essere i limiti di ordine strutturale della nostra flotta e da cui nasce poi il processo della sua emarginazione. Se il primo elemento è quello di aggregare la domanda, il secondo è quello di vedere che tipo di domanda si aggrega e quindi questo sforzo finanziario pubblico quali effetti sarà in grado di determinare in senso modificativo sulla marineria italiana. Per inserirmi nel dibattito politico più generale voglio fare questa considerazione; a me sembra di poter dire che non è la crisi la causa della nostra emarginazione nel campo della marineria; l'emarginazione nasce dal tipo e dalla qualità della flotta stessa, nasce, cioè, da tutto ciò che non la rende competitiva, nasce dalla sua capacità o meno di stare sul mercato e le difficoltà proprie della flotta italiana, per fortuna non di tutta, sono quelle di stare sul mercato in termini di capacità competitiva, di stare con margini di profitti e di guadagni all'interno del mercato dei noli come questo è venuto configurandosi. Precisamente voglio dire che dal mercato non ci fa uscire la crisi, ma la nostra arretratezza, quindi quello che noi siamo chiamati a risolvere con queste leggi è un problema di ammodernamento, da ogni punto di vista, della nostra flotta come risposta ai problemi che pone la crisi. Non è che io sottovalutati le conseguenze di quest'ultima, ma le voglio valutare in una maniera diversa; la crisi non è estranea all'andamento del mercato, dico che la crisi contribuisce fortemente a modificare gli equilibri di mercato, nel senso che spinge verso più alti livelli di competitività il confronto fra le diverse marinerie. Quindi la crisi mi obbliga a dotarmi di strumenti più moderni, perchè il livello del confronto tende ad elevarsi. A questo punto non posso dire che è la crisi che mi butta fuori dal mercato, ma la mia arretratezza e per superare quest'ultima devo dotarmi di strumenti idonei a operare sul mercato e qui appare tutta la debolezza della flotta italiana, per la verità un po' meno per quanto riguarda la flotta pubblica. Pertanto stare sul mercato significa ammodernamento, introduzione di nuove tecnologie, significa nuova capacità competitiva.

Un terzo elemento sul quale vorrei fare alcune riflessioni e che troppo spesso ricorre nei documenti è questo. Sovente si imputa lo stato di difficoltà della marineria italiana al problema della crisi che avrebbe contribuito a ridurre i traffici internazionali determinando sul mercato

del trasporto uno squilibrio tra domanda e offerta. A questo problema ho già risposto in parte prima, ora voglio affrontarlo in termini un po' diversi, facendo riferimento in modo specifico ai problemi della realtà italiana, perchè è con questa che dobbiamo fare i conti, oltre che con il mercato internazionale. Molto sinteticamente voglio dire – e non credo di poter essere facilmente smentito – che l'Italia è un paese che nel momento del suo sviluppo ha dato luogo, per proprie necessità di import ed export, ad una movimentazione che si è aggirata intorno ai 360 milioni di tonnellate di merce; di questa cifra soltanto 30 milioni passano per i porti italiani con destinazioni estere (in particolare Germania, Svizzera e Austria), cioè soltanto il 9 per cento. Quindi dobbiamo far fronte ad una mole di traffico nazionale di dimensioni enormi, ma l'Italia riduce la sua flotta.

Il livello effettivamente operativo della flotta italiana (a mio avviso occorre cominciare a mettere sul tappeto questi dati) non è più quello di qualche tempo fa, ciò 10 milioni di tonnellate. Oggi la flotta italiana si aggira intorno ai 9 milioni di tonnellate; quindi abbiamo avuto un arretramento. E se con quei 10 milioni rappresentavamo l'1,2 per cento della flotta mondiale, con questi 9 milioni siamo scesi indubbiamente e abbiamo avuto un ulteriore arretramento nell'incidenza sulla flotta mondiale.

Ma voglio aggiungere che la flotta effettivamente utilizzata risulta ancora inferiore perchè vi sono 2 milioni di tonnellate in disarmo. Dunque la flotta che gira per i mari italiani è di circa 7 milioni di tonnellate. Allora voi capite che questi dati rendono ancora più urgente e drammatico il problema dell'approvvigionamento del sistema italiano. Questa realtà crea una condizione per cui oltre l'80 per cento dell'approvvigionamento del fabbisogno nazionale di merci e dell'esportazione dipende dall'armamento straniero. Ciò non solleva soltanto un problema di natura economica; perchè – il ministro Carta potrà essere più preciso di me – se l'anno scorso abbiamo avuto un *deficit* intorno ai 1200 miliardi, nel 1984 si salirà assai più in alto, a circa 1600-1700 miliardi. Dunque, oltre all'aumento della dipendenza dell'approvvigionamento della macchina produttiva italiana, abbiamo anche un aumento del *deficit* dell'ordine di miliardi. Sarebbe meglio avere questo bilancio in attivo ed avere così risorse da investire. È questo anche il modo giusto per combattere il processo inflazionistico, perchè quei 1600-1700 miliardi dovranno essere presi dal bilancio dello Stato e sottratti alle risorse pubbliche; e non per realizzare investimenti, ma per appianare debiti. Ciò produce insufficienza nei servizi di cui l'Italia non può fare a meno.

Aggiungo che ci troviamo di fronte, da un lato, ad una esigenza di trasporto, accresciuta, dilatata, che chiede una risposta dal privato e dal pubblico, e, dall'altro, ad una incapacità della flotta italiana a farvi fronte. Di qui l'allargarsi dello squilibrio, giunto a punte pericolose.

Il fabbisogno di flotta italiana è attorno ai 14-15 milioni di tonnellate. Non miro, dicendo ciò, al monopolio dei trasporti di ciò che produciamo, ma almeno a far fronte e a restare all'interno delle percentuali che ci affidano i trattati internazionali.

In questo modo avremmo risolto, anche in termini sufficientemente definitivi, il problema dell'industria cantieristica, problema grande, di lunga prospettiva, da guardare con serietà, ma verso cui operare con fiducia. Siamo di fronte ad un problema e, con questo primo provvedimento, ci accingiamo a porre le premesse per un decollo.

Ultima considerazione: come risponde l'insieme dei provvedimenti alle esigenze cui ho accennato (forse schematicamente)? Quale è, in definitiva, la filosofia che presiede all'articolato di queste due leggi? Mi sembra che si tratta di un problema non di poco conto. Credo di poter dire che con questo provvedimento ci si appiattisce eccessivamente nell'intervenire su quella parte di flotta che definisco piccola. È vero o no? So che il Ministro avrebbe tutte le argomentazioni per dirmi che, da un punto di vista dell'analisi dell'articolato, dell'articolo 1 in particolare, mi sbaglio. La legge l'ho discussa anch'io, l'articolo lo presento anch'io: il Ministro avrebbe facilità per dimostrarmi che dal punto di vista formale non c'è niente che escluda l'accesso al credito per navi di grandi dimensioni, rispetto a quelle previste dall'articolo 7; che il problema dell'accesso al credito non dipende dall'allargamento delle dimensioni, ma dalla capacità delle aziende a farvi ricorso. Il Ministro potrebbe dirmi anche che se allarghiamo il credito successivamente anche a navi di più grandi dimensioni, queste di colpo si consumano. Pur tuttavia dico che ci siamo troppo appiattiti – non me ne voglia il ministro Carta –; questa mi sembra una legge fatta troppo su misura per un armamento come quello privato nazionale, un armamento di piccole dimensioni, molto parcellizzato (circa 200 aziende), un armamento molto frammentato, in generale a conduzione familiare; se pur ricco, non fornito della potenza finanziaria adeguata ai suoi problemi.

Ci sono armatori che sono riluttanti nei confronti di forme di consorziamento, proprio per accrescere la loro capacità finanziaria e per far fronte ai problemi contingenti. Oggi una nave costa circa 50 miliardi; è un grosso investimento.

A nostro avviso è estremamente importante ammodernare ed innovare la flotta destinata prevalentemente ad operare all'interno del bacino del Mar Mediterraneo e del Mar Adriatico. Infatti, la flotta che andremo ad ammodernare opera in questi bacini.

Resta però irrisolto il problema delle navi di linea, quelle navi che sul mercato internazionale dei traffici transoceanici consentono di trasportare, di esportare il manufatto, i prodotti italiani. L'armamento italiano ha un numero assai ridotto di navi di sua proprietà, dovendo ricorrere, così, al noleggio di altrettante navi per il traffico delle merci. Questo ci sembra un grosso elemento limitativo all'interno del disegno di legge.

Concludendo, vorrei aggiungere un'ultima notazione. Con questo disegno di legge andiamo a regolare la *tranche* di investimenti che dovranno essere previsti dalla legge finanziaria. È necessario che lo sforzo massimo venga compiuto oggi, perchè più passa il tempo, meno riusciremo a concretizzare con questi stanziamenti.

Queste erano alcune considerazioni che mi sembrava opportuno fare alla luce dell'impianto, della filosofia, della strategia e del fine, che si perseguono con questo articolato.

Passiamo all'esame degli articoli.

TITOLO I

PROVVIDENZE IN FAVORE DELL'INDUSTRIA ARMATORIALE: ANTICIPAZIONE DI RATE DI CONTRIBUTO DI CREDITO NAVALE

Art. 1.

La presente legge attua le »Linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale», approvate dal CIPI nella seduta del 19 giugno 1984.

A questo articolo è stato presentato dal relatore un emendamento, tendente a sopprimere, nel titolo, le parole «provvidenze in favore dell'industria armatoriale». Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emandato.

È approvato.

Art. 2.

Per fronteggiare la situazione di eccezionale crisi in cui versa l'industria armatoriale nazionale, avviare il risanamento finanziario delle imprese e favorire la ripresa degli investimenti nel settore, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere l'erogazione anticipata, in un'unica soluzione, delle ultime quattro rate del contributo di credito navale alle imprese che abbiano effettuato o effettuino, entro il 31 dicembre 1985, investimenti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e 10 giugno 1982, n. 361.

Tale beneficio viene corrisposto alle imprese titolari, al momento della concessione dell'erogazione anticipata, del contributo di credito navale, le quali presentino un programma di utilizzazione della somma che verrà finalizzato agli obiettivi di cui al primo comma.

Per il periodo di concessione del contributo di credito navale secondo la procedura prevista dal quinto comma dell'articolo 3 della legge 10 giugno 1982, n. 361, l'erogazione anticipata, commisurata all'ammontare delle ultime quattro rate calcolate in via presuntiva, è subordinata alla prestazione di idonea fidejussione, rilasciata da primario istituto bancario o assicurativo, valida fino al perfezionamento del provvedimento di determinazione definitiva del contributo di credito navale. La eventuale differenza positiva, tra il calcolo definitivo e quello determinato in via presuntiva, non dà luogo ad alcuna integrazione della somma già concessa.

Contestualmente alla concessione del beneficio di cui ai commi precedenti vengono annullati gli impegni relativi alle rate anticipate.

A questo articolo è stato pesentato un emendamento dal relatore, tendente a sopprimere al secondo comma le parole «le quali presentino un programma di utilizzazione della somma che verrà finalizzato agli obiettivi di cui al primo comma».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Credo che nel corso della mia relazione abbia già chiarito nella sostanza questo emendamento. Si tratta di evitare che il Ministero debba esprimersi in materia di utilizzazione delle somme, non avendo la possibilità di poterlo fare. Poichè questa anticipazione è correlata ai programmi di investimenti previsti al primo comma, mi sembra anche inutile ripetere questa formulazione.

ANGELIN. Capisco e condivido il senso della proposta del relatore di impedire una sorte di filtro, che allungherebbe l'esame dei programmi per poter corrispondere l'anticipazione di quattro rate.

Rimane però il fatto che, così come viene stabilito da questo emendamento, forse sarebbe bene sopprimere del tutto il secondo comma, aggiungendo alcune necessarie parole al primo comma. Si tratta di una questione formale.

In altre parole, al nono rigo del primo comma, dopo le parole «alle imprese» si potrebbero inserire le parole «titolari del contributo stesso al momento dell'erogazione anticipata». Il significato resterebbe lo stesso, avendo così un testo più corretto.

PRESIDENTE. Visto che la proposta avanzata dal senatore Angelin può trovare soluzione mi permetto di fare questa breve dichiarazione.

Noi non siamo d'accordo con l'emendamento soppressivo di questa parte per un motivo molto semplice: perchè mi rendo conto della preoccupazione che possono avere le aziende armatoriali le quali sono interessate a far sì che le procedure siano le più rapide possibili e che quindi non si creino attraverso forme di controllo pesantezze burocratiche; di ciò ho anche parlato con alcuni loro rappresentanti; ma stando così le cose, noi riteniamo che una qualche forma di controllo per quanto riguarda il notevole contributo dello Stato sia necessaria.

Comprendo che questo finanziamento serve per fronteggiare la situazione eccezionale di crisi, ma occorre la certezza che alla fine di questo sforzo sostenuto dalla finanza pubblica ci sia un reale processo di risanamento. Per tale motivo è necessario poter intervenire con forme di controllo.

Pertanto togliere la possibilità, che era stata prevista in prima lettura, di questo controllo, significa togliere un effettivo potere di controllo che può d'altronde essere esercitato con grande discrezionalità.

Mi rendo conto, ripeto, delle motivazioni delle aziende armatoriali, della paura che questo prolunghi i tempi, ma tutti siamo animati dalla volontà di fare presto per il comune interesse. Questo elemento è il minimo che il Governo possa chiedere.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Vorrei chiarire al collega Bisso che certo è importante stabilire un controllo sulla destinazione di

queste anticipazioni, ma mi sembra che si potrebbe trovare nel corso dell'approvazione del provvedimento un altro tipo di controllo sostitutivo, che a mio parere dovrebbe essere effettuato dal Parlamento, in rapporto all'andamento dell'anticipazione correlato anche ai nuovi investimenti. Potrebbe pertanto essere opportuno presentare un emendamento con il quale si impone al ministro della Marina Mercantile di rendere conto della gestione di questa erogazione finanziaria al Parlamento che eserciterebbe così il controllo politico sulle destinazioni stesse degli investimenti, evitando quelle lungaggini burocratiche cui faceva cenno il senatore Bisso. Per tale motivo mi permetto di insistere sull'accoglimento di tale emendamento.

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Mi è sembrato che nella prima parte dell'articolo vi fossero tutte le condizioni per il controllo preventivo della rispondenza della provvidenza agli obiettivi della legge.

Ed è indubbiamente in questo spirito che deve essere valutato complessivamente l'articolo. Come spiegherò poi nella replica, lo sforzo che abbiamo compiuto non è stato solo quello di migliorare oggettivamente il testo del disegno di legge, secondo le indicazioni illustrate dal senatore Patriarca e dal senatore Bisso, ma anche di tener conto saggiamente della esperienza del passato e quindi di evitare gli intralci che hanno ritardato gli interventi pur tempestivi. L'articolo 2 stabilisce che «Per fronteggiare la situazione di eccezionale crisi in cui versa l'industria armatoriale nazionale, avviare il risanamento finanziario delle imprese e favorire la ripresa degli investimenti nel settore, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere...», eccetera e a me pare che il Ministro debba compiere già un accertamento preventivo ai fini della concessione di questo beneficio. Sotto il profilo formale, mi rendo conto della suggestione che può provocare la presenza di questo secondo controllo; tuttavia, se difettano quegli elementi indicati nel primo comma dell'articolo, esiste già un controllo che legittima il Ministro a negare il contributo, per cui parrebbe tautologico e superfluo un ulteriore controllo che potrebbe comportare un intralcio alla procedura già per sua natura molto complessa.

Nonostante le considerazioni svolte, il Governo non fa di questo punto una questione di principio e si rimette alla valutazione della Commissione; osservo solo che, in seguito ad approfondito esame della materia, siamo pervenuti alla convinzione che la soppressione di questa disposizione non priva il Ministro della marina mercantile della sua capacità di controllo e di indirizzo degli investimenti. D'altro canto, come giustamente sottolineava il senatore Bisso, il Governo in questo momento sta compiendo uno sforzo cospicuo per il rilancio della economia e quindi occorre evitare i meri interventi assistenziali di cui il nostro paese non ha certamente bisogno.

In conclusione, considero la seconda parte del secondo comma dell'articolo 2 ripetitiva e forse superflua, ma a nome del Governo mi rimetto al giudizio della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Patriarca, tendente a sopprimere la seconda parte del secondo comma dell'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2, che nel testo emandato risulta così formulato:

Art. 2.

Per fronteggiare la situazione di eccezionale crisi in cui versa l'industria armatoriale nazionale, avviare il risanamento finanziario delle imprese e favorire la ripresa degli investimenti nel settore, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere l'erogazione anticipata, in un'unica soluzione, delle ultime quattro rate del contributo di credito navale alle imprese che abbiano effettuato o effettuino, entro il 31 dicembre 1985, investimenti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e 10 giugno 1982, n. 361.

Tale beneficio viene corrisposto alle imprese titolari, al momento della concessione dell'erogazione anticipata, del contributo di credito navale.

Per il periodo di concessione del contributo di credito navale secondo la procedura prevista dal quinto comma dell'articolo 3 della legge 10 giugno 1982, n. 361, l'erogazione anticipata, commisurata all'ammontare delle ultime quattro rate calcolate in via presuntiva, è subordinata alla prestazione di idonea fidejussione, rilasciata da primario istituto bancario o assicurativo, valida fino al perfezionamento del provvedimento di determinazione definitiva del contributo di credito navale. La eventuale differenza positiva tra il calcolo definitivo e quello determinato in via presuntiva, non dà luogo ad alcuna integrazione della somma già concessa.

Contestualmente alla concessione del beneficio di cui ai commi precedenti vengono annullati gli impegni relativi alle rate anticipate.

È approvato.

Passiamo alla votazione dei successivi articoli. Ne do lettura:

Art. 3.

Sono esclusi dal beneficio di cui al precedente articolo gli investimenti per i quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, debba scadere un numero di rate di contributo di credito navale pari o inferiore a sei. Qualora le rate in scadenza siano superiori a sei ma inferiori a dieci, l'erogazione anticipata è concessa limitatamente alla rata o alle rate eccedenti la sesta.

Sono, inoltre, esclusi gli investimenti concernenti spintori, galleggianti, salvo che siano idonei ad attività di trasporto ed abbiano una capacità di stiva superiore a 6.000 metri cubi, navi da pesca, unità di proprietà di imprese che godano delle provvidenze di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, e di proprietà di imprese che godano delle provvidenze di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, limitatamente al naviglio destinato ai servizi disciplinati dalla legge stessa, nonchè i rimorchiatori con apparato motore di potenza inferiore a 1.700 CV.

Sono, altresì, esclusi gli investimenti relativi a lavori di trasformazione e modificazione d'importo, ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, inferiore a 2 miliardi di lire, nonchè gli acquisti all'estero e le grandi riparazioni.

È approvato.

Art. 4.

Gli atti di cessione del contributo di cui alla legge 9 gennaio 1962, n.1 e successive modificazioni, e alla legge 10 giugno 1982, n. 361, già stipulati alla data di entrata in vigore della presente legge, sono inoperanti limitatamente alle rate anticipate in conformità agli articoli precedenti.

Per il pagamento, da parte del cedente, delle rate suddette opera la garanzia del Fondo di cui al successivo articolo 12.

Le condizioni e le modalità della prestazione della garanzia saranno disciplinate con decreto del Ministro del tesoro.

È approvato.

Art. 5.

L'erogazione anticipata di cui all'articolo 2 è concessa con decreto del Ministro della marina mercantile.

Gli estremi del decreto di concessione sono annotati nella matricola o nei registri, di cui all'articolo 146 o 234 del codice della navigazione, ove sono iscritte le unità in relazione alle quali è stato emanato il provvedimento.

La perdita di diritto al contributo di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni, ed alla legge 10 giugno 1982, n. 361, con esclusione del caso di perdita del contributo stesso per fatti derivanti da forza maggiore, intervenuti entro due anni dalla data del provvedimento di concessione dell'erogazione anticipata di cui all'articolo 2, comporta l'obbligo di restituzione della somma percepita, aumentata degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento con il quale si richiede la restituzione.

Nel caso di nuove costruzioni il termine di due anni di cui al comma precedente è elevato a quattro.

È approvato.

Art. 6.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sono emanate le norme di attuazione del presente titolo.

È approvato.

TITOLO II

RIFINANZIAMENTO, CON MODIFICHE ED INTEGRAZIONI, DELLA LEGGE 10 GIUGNO 1982, N. 361, CONCERNENTE IL CREDITO NAVALE

Art. 7.

Il quarto comma dell'articolo 1 della legge 10 giugno 1982, n. 361, è sostituito dal seguente:

«Il contributo è elevato al 3,20 per cento, per ogni semestre e per la durata di 12 anni, del prezzo dell'opera da realizzare nel caso di lavori relativi alla costruzione, trasformazione e modificazione dei seguenti tipi di unità:

1) navi traghetto e navi per carico secco con più di un ponte, inferiori a 7.000 tonnellate di stazza lorda, qualora stazzate in base alla Convenzione di Londra del 23 giugno 1969 ratificata con legge 22 ottobre 1973, n. 958; per le navi traghetto di nuova costruzione, idonee al trasporto congiunto di passeggeri e mezzi gommati, si prescinde dal limite di tonnellaggio;

2) navi da carico liquido o gas liquefatto, inferiori a 5.000 tonnellate di stazza lorda;

3) navi inferiori a 3.000 tonnellate di stazza lorda;

4) navi da passeggeri, adibite a crociera, i cui lavori siano iniziati posteriormente al 1° gennaio 1984;

5) navi ed altri mezzi nautici, per lavori in mare di interesse energetico, qualora si tratti di costruzione di navi o di mezzi nautici ad avanzata tecnologia».

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. I primi due sono del relatore; ne do lettura:

Al punto 2), sostituire le parole: «5.000» *con le altre:* «8.000».

7.1 IL RELATORE

Al punto 3), sostituire le parole: «3.000» *con le altre:* «4.000».

7.2 IL RELATORE

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, il primo emendamento tende ad elevare il limite di tonnellaggio ammesso per il contributo, da 5 mila tonnellate a 8 mila, e riguarda le navi da carico liquido o gas liquefatto. Si tratta di navi molto sofisticate per le quali già il disegno di legge governativo prevede un aumento del contributo; ma poichè questo tipo di naviglio è quello più obsoleto, con l'estensione del limite a 8 mila tonnellate si possono attuare maggiori investimenti per rinnovare la flotta.

Lo stesso discorso vale anche per l'emendamento che tende ad elevare il limite da 3 mila tonnellate di stazza lorda a 4 mila, che rispondono meglio alle esigenze del mercato nel settore del cabotaggio.

Infine, a mio avviso, è opportuno aggiungere la previsione delle navi che svolgono attività di ricerca oceanografica e petrolifera, al punto 5), e a tal fine presento un altro emendamento.

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

PRESIDENTE. A questo articolo sono stati presentati altri due emendamenti da parte dei senatori Bisso e Angelin. Ne do lettura:

Al primo comma, al punto 1), aggiungere, dopo le parole: «navi per carico secco con più di un ponte», *le seguenti:* «navi portacontenitori, navi di linea a tipologia mista, multi-*purpose*, navi per servizio *Feeder*»; *e sostituire le parole:* «7.000 tonnellate» *con le altre:* «10.000 tonnellate».

BISSO. Signor Presidente, ho già detto prima che il disegno di legge in esame interessa soprattutto il naviglio più piccolo, anche se sempre di determinate dimensioni.

Ora a noi pare che l'articolo 7 così modificato da un lato, a differenza dell'articolo presente nella legge passata, specifica la tipologia delle navi (navi traghetto, navi per carico secco) e non capisco perchè vengono tralasciate ed escluse altre tipologie. Mi domando il perchè di questo elemento discriminante, da che cosa è motivato, quale è la logica che lo presiede. Si è sentito il bisogno di specificare la tipologia di sole due navi: navi traghetto e navi da carico con più di un ponte.

Noi proponiamo che non vi sia una limitazione, ma che vi sia invece una estensione ad altre tipologie costituite dalle porta-*containers*, dalle navi multiple che sono quelle che si adibiscono al servizio Feeder, porta-*containers* esse stesse ma con un altro ruolo. Ebbene, crediamo che queste navi non possano essere escluse; se un armatore vuole intervenire su queste tipologie perchè non deve avere il diritto di poter essere ammesso ai contributi?

L'altra questione riguarda le 7.000 tonnellate. Siamo d'accordo con l'innalzamento proposto dal relatore, ma noi solleviamo il problema delle 10.000 tonnellate, non delle 7.000 e per una ragione semplice. Intanto perchè ci sembra che la quota di 7.000 tonnellate sia

eccessivamente discriminatoria per un certo tipo di navi, ma poi vi sono anche delle conseguenze derivanti dal calcolo del tonnellaggio della nave in base alla convenzione inglese. Infatti una nave che, per quanto riguarda il tonnellaggio è valutata con la vecchia legislazione, è calcolata diversamente con la legislazione attuale. Vi sono dei traghetti definiti da 3.000 tonnellate, ma con la nuova legislazione il numero delle tonnellate muta perchè mutano i criteri in base ai quali viene calcolato questo dato. Allora insistiamo perchè questo livello sia elevato a 10.000 tonnellate affichè possano accedervi altri tipi di naviglio, altrimenti confermiamo le osservazioni fatte nella parte conclusiva del mio precedente intervento. Ripeto, dobbiamo allargare la tipologia relativa al tonnellaggio e in questa maniera supereremo quel limite di appiattimento che potrebbe verificarsi con questo articolo.

Queste sono le motivazioni per cui abbiamo presentato i nostri emendamenti.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Non ho difficoltà ad accogliere gli emendamenti anche perchè la *ratio* di questa differenziazione sta nella specificazione di un certo tipo di naviglio prevalentemente minore che è poi il naviglio più presente specialmente nel cabotaggio. Sono senz'altro d'accordo sulla elevazione del limite per le navi traghetto da 7.000 a 10.000 tonnellate, però vorrei inserire gli altri tipi di nave assoggettati a questa specie di contributi negli elenchi di cui al capo 1). Ciò vale a dire che non includerei questi tipi di nave nel capoverso, altrimenti vi sarebbe un non senso.

BISSO. Lei ha seguito il mio ragionamento iniziale. Rivolgendomi al Ministro affermavo che egli da un punto di vista formale ha tutte le argomentazioni per dirmi che qualunque tipo di nave può accedere al contributo.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Vi sono due tipi di contributo: un contributo base che vale per tutti i tipi di nave ed uno differenziato che vale solo per alcuni.

BISSO. Ora, siccome con il disegno di legge si è fatta una scelta e si vuole privilegiare un certo tipo di nave, cerchiamo di non introdurre una discriminazione per tutta una serie di navi essenziali anche al fine del cabotaggio interno.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Senatore Bisso, l'ho invitata a dare una formulazione più coerente al testo. Ho detto che sono d'accordo con le 10.000 tonnellate, però vorrei sapere quali sono le altre navi.

BISSO. Le altre navi sono le porta-*containers,* le multi-*purpose* e le *Feeder* per servizi di trasporto tra la grande nave che scarica e poi carica su questi porta-*containers* di più ridotte dimensioni.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Se il Governo è d'accordo non ho alcuna difficoltà ad accogliere gli emendamenti; dico solo che

dobbiamo inserire questi tipi di nave al punto 1) e non al capoverso dell'articolo 7.

BISSO. Allora si potrebbe dire «navi traghetto e navi per carico secco con più di un ponte, inferiori a 10.000 tonnellate di stazza lorda» e poi aggiungere gli altri tipi di nave.

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Questa modificazione è chiara soprattutto per chi ha seguito con la consueta diligenza l'intervento svolto dal senatore Bisso, al quale darò più ampia risposta la settimana prossima. Infatti è da quell'intervento che nasce questa proposta, cioè la scelta di una molteplicità di vettori per garantire una maggiore presenza nel mercato, una più qualificata e più varia presenza. Pertanto il Governo è favorevole all'accoglimento degli emendamenti e comunque nella replica spiegherò più ampiamente le ragioni di questa decisione.

BISSO. Vorrei rivolgere una modesta domanda al relatore per un problema di coerenza. Mi rendo conto che ci stiamo soffermando a lungo su questo punto, ma ritengo che occorra approvare bene questo provvedimento.

Faccio fatica a capire il secondo periodo del punto 1) dell'articolo 7 dove si dice che «per le navi traghetto di nuova costruzione, idonee al trasporto congiunto di passeggeri e mezzi gommati, si prescinde dal limite di tonnellaggio». Perchè nella prima parte del punto 1) si pone un limite al tonnellaggio e nella seconda no?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Questa parte attiene alle navi della Tirrenia.

Lei sa che c'è in corso una trattativa per cui la Tirrenia dovrebbe ordinare cinque navi traghetto che sono poi proprio queste navi richiamate.

BISSO. Ma se aumentiamo il limite da 7.000 a 10.000 tonnellate non si risolve ugualmente il problema?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* No, non si risolve. Andiamo oltre.

BISSO. Faccio una dichiarazione precisa. Se questa seconda parte del punto 1) dell'articolo 7 modificato è funzionale per le esigenze di sviluppo e di rinnovamento della flotta della Tirrenia ai fini del servizio che essa è chiamata a svolgere nel paese per il collegamento tra il continente e le isole, allora sono d'accordo con la formulazione del testo del disegno di legge. Se le ragioni sono altre, cade l'accordo.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Dobbiamo essere chiari perchè stiamo legiferando. La legge obbedisce ad un criterio generale e noi sappiamo che tale criterio in questo momento privilegia le commesse della Tirrenia. Però se dovessero sorgero armatori che hanno commesse con queste caratteristiche, non possiamo penalizzarli.

BISSO. Certo, lo faranno anche loro, non è che possiamo dire sì alla Tirrenia e agli altri no! Introdurremmo una discriminazione tra pubblico e privato che è lontana dalle nostre intenzioni.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo ai voti.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Bisso, tendente ad aggiungere, al punto 1) del primo comma, dopo le parole «navi per carico secco con più di un ponte», le altre: «navi portacontenitori, navi di linea a tipologia mista, multi-*purpose*, navi per servizio Feeder», e a sostituire le parole «7.000 tonnellate» con le altre: «10.000 tonnellate».

È approvato.

Al punto 2) il relatore propone di sostituire la cifra «5.000» con l'altra «8.000». Metto ai voti tale emendamento.

È approvato.

Ancora relatore propone, al punto 3), di sostituire la cifra «3.000» con l'altra «4.000». Lo metto ai voti.

È approvato.

Il senatore Bisso propone di aggiungere, alla fine del punto 5), le parole «nonchè unità da ricerche». Lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7 nel suo insieme, con gli emendamenti testè accolti.

È approvato.

Art. 8.

All'articolo 2, primo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, dopo la lettera *c)* è aggiunta la seguente lettera:

«*d*) unità a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate, abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi».

È approvato.

Art. 9.

Per le iniziative sorte prima dell'entrata in vigore della presente legge, ai fini dell'applicazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e

successive modificazioni, e della legge 10 giugno 1982, n. 361, si fa riferimento alla stazza calcolata in base alle norme vigenti al momento dell'iniziativa.

A questo articolo il relatore propone un emendamento formale: sostituire la parola «sorte» con l'altra: «assunte».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 9 nel suo insieme con l'emendamento testè accolto.

È approvato.

Il relatore propone il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 9-*bis*.

«Per le iniziative ammesse a contributo ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni e della legge 10 giugno 1982, n. 361, la mancata acquisizione della più alta classe del Registro Italiano Navale entro due anni rispettivamente dall'inizio del piano di ammortamento allegato al contratto di finanziamento e dalla data di ultimazione dei lavori comporta la sospensione del pagamento delle rate semestrali di contributo, determinato in via definitiva, già maturate, le quali verrano erogate dopo l'ottenimento dell'alta classe.

Nel caso di contributo per l'acquisto all'estero ai sensi dell'articolo 4 della legge 10 giugno 1982, n. 361, il termine di cui al comma precedente decorre dalla data di iscrizione dell'unità nei Registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione.

Per le unità ammesse a contributo ai sensi della legge 10 giugno 1982, n. 361, la mancata acquisizione dell'alta classe nel termine previsto dai precedenti commi comporta la decadenza del beneficio e l'obbligo di restituzione della somma percepita ai sensi del primo comma dell'articolo 6 della legge medesima.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche alle iniziative già ammesse al contributo prima dell'entrata in vigore della presente legge».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Si riferisce all'acquisizione della più alta classe del Registro navale. Noi diciamo che per coloro i quali hanno avuto accesso al credito navale, che nel corso dei due anni non hanno ottenuto la più alta classe del Registro Navale Italiano, viene revocato il contributo.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 10.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, per iniziative successive alla data del 1° gennaio 1981 ammissibili al contributo, nei limiti posti dallo stesso articolo, devono intendersi tutte le iniziative che rientrano fra quelle previste dall'articolo 2 della legge stessa.

Il relatore propone di aggiungere il seguente comma: «Nell'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, le parole «entro ventiquattro mesi» sono sostituite dalle seguenti: «entro trenta mesi».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. È una modifica che si rende necessaria dopo aver constatato che la gestione della legge n. 361 ha dato luogo a delle difficoltà. Si tratta di parificare un termine che è già previsto per la cantieristica.

BISSO. Però la discrepanza è notevole: si allargano notevolmente i tempi!

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Mentre per i cantieri sono già previsti trenta mesi, per l'armamento eravamo a 24 mesi. Abbiamo voluto allineare i termini per ambedue le categorie; è un accorgimento di carattere tecnico che ci è sembrato opportuno, comunque il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 10 nel suo insieme con l'emendamento testè accolto.

È approvato.

Art. 11.

Per le iniziative tese alla realizzazione di nuove costruzioni, i cui lavori abbiano inizio successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, le obbligazioni finanziarie delle imprese di cui al'articolo 1, primo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, connesse al rimborso dei debiti contratti con aziende ed istituti di credito nonchè al pagamento dei canoni relativi ad operazioni di *leasing*, possono essere assistite, in misura non superiore al 50 per cento, da garanzia solidale dello Stato.

I presupposti, le condizioni e le modalità di rilascio della garanzia dello Stato di cui al precedente comma sono determinate con decreto del Ministro del tesoro, da emanarsi nel termine di due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti formali da parte del relatore. Ne do lettura:

Al primo comma, sostituire le parole: «aziende ed istituti di credito» *con le altre*: «istituti ed aziende di credito.

11.1

Al primo comma, sostituire la parola: «leasing» *con le altre* «locazione finanziaria».

11.2

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Si tratta di due emendamenti meramente formali. Il primo vuole sostituire le paole «aziende ed istituti di credito» con le altre «istituti e aziende di credito» poichè la dizione attuale del testo potrebbe dar luogo ad equivoci.

Il secondo emendamento poi propone di sostituire la parola «leasing» con una più corretta terminologia.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo emendamento presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 11 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 12.

È istituito presso il Ministero del tesoro il Fondo centrale di garanzia per la copertura di rischi connessi alle operazioni di cui ai precedenti articoli 4 e 11.

Il Fondo di cui al comma precedente è amministrato da un Comitato nominato con decreto del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, composto di cinque membri, di cui due designati dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro della marina mercantile, uno dall'Associazione bancaria italiana (ABI) ed uno dalla Confederazione italiana armatori liberi (CONFITARMA). Il presidente del Comitato è scelto tra i membri designati dal Ministro del tesoro.

Il Comitato di cui al precedente comma ha il compito di deliberare in ordine ai criteri ed alle modalità degli interventi del Fondo centrale di garanzia, nonchè in ordine ai limiti di intervento del Fondo stesso.

Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del Fondo centrale di garanzia di cui al primo comma del presente articolo.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti da parte dei senatori Bisso e Angelin. Ne do lettura:

Al secondo comma sostituire la parola: «cinque» *con l'altra* «sei».

12.1

Al secondo comma, prevedere un rappresentante anche della «FINMARE».

12.2.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Mi dichiaro d'accordo sui due emendamenti.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 12.1 presentato dai senatori Bisso e Angelin.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.2 presentato dai senatori Bisso e Angelin.

È approvato.

Visto che nel nuovo testo il comitato di cui al secondo comma risulta composto di un numero pari di persone (sei), propongo il seguente emendamento di coordinamento:

Al secondo comma, aggiungere in fine le seguenti parole: «e in caso di parità prevale il suo voto».

Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 12 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 13.

La dotazione del Fondo di cui al precedente articolo 12 è costituita:

a) dall'apporto di lire 20 miliardi da parte dello Stato;

b) dagli interessi maturati sulle disponibilità finanziarie del Fondo stesso;

c) dalle somme che gli istituti ed aziende di credito dovranno versare quale corrispettivo della trattenuta dello 0,50 per cento che gli istituti e le aziende di credito medesimi sono tenuti ad operare, una volta tanto all'atto dell'erogazione, sull'importo originario dei finanziamenti concessi;

d) dai contributi degli istituti ed aziende di credito che saranno determinati dal Comitato di cui all'articolo precedente, sull'ammontare complessivo delle operazioni in essere alla fine dell'anno precedente;

e) dagli eventuali contributi di enti pubblici e privati o di associazioni, interessati allo sviluppo dei traffici marittimi.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del relatore. Ne do lettura:

Alla lettera d), *aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «con esclusione della rivalsa sul committente».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Gli istituti bancari, quando stipulano i contratti, fanno gravare sul committente anche la quota che dovrebbero versare al Fondo centrale di garanzia. Occorre allora specificamente proibire la rivalsa sul committente, altrimenti le banche, avendo il coltello dalla parte del manico, impongono talvolta anche condizioni iugulatorie, talchè i committenti, oltre a pagare lo 0,50 per cento di cui alla lettera *c*) del presente articolo, vengono a subire anche oneri propri dell'istituto di credito.

BISSO. Siamo d'accordo con questo emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 13 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 14.

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge devono presentare annualmente al Ministero della marina mercantile, a partire dall'esercizio finanziario 1985, il bilancio certificato da società di revisione all'uopo autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136.

Per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, l'obbligo della certificazione è riferito alle risultanze contabili.

La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello cui si riferiscono,

comporta la cessazione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° luglio successivo a tale termine.

A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo da parte del relatore.

Ne do lettura.

L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dal presente titolo devono presentare annualmente al Ministero della marina mercantile, a partire dall'esercizio finanziario 1985, il bilancio approvato dagli organi statutari o, per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, le risultanze contabili.

La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello cui si riferiscono, comporta la sospensione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° luglio successivo alla scadenza del predetto termine.

Trascorsi due anni dalla data di sospensione del contributo di cui al precedente comma, qualora non venga presentata la documentazione indicata al primo comma, sarà dichiarata con provvedimento del Ministro della marina mercantile la decadenza dal contributo, con il conseguente obbligo di restituzione delle somme già percepite, maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione della decadenza, aumentato di due punti».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Nel testo presentato dal Governo appare l'istituto della certificazione del bilancio da parte di società di revisione. Ciò, in passato, ha dato luogo ad enormi difficoltà, anche perchè si assiste ad episodi di piccoli armatori che, anche per contributi non rilevanti, di fronte all'onere derivante da questa certificazione di bilancio, che è molto costosa, sono scoraggiati dal realizzare l'investimento.

Si propone allora di sostituire l'articolo 14 con un nuovo testo.

ANGELIN. Viene meno così, ancora una volta, uno strumento di controllo. Infatti, se il bilancio è semplicemente approvato dagli organi statutari e non è controllato da nessuno, non si ha nessuna certificazione che garantisca la piena credibilità di esso. Dunque, se qualcuno ritiene di dover cancellare questo istituto, deve assumersene la responsabilità.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Per quel che ho potuto apprendere, l'istituto della certificazione di bilancio fu introdotto con finalità diverse in altri paesi a democrazia avanzata e con regimi giuridici in cui tale certificazione risulta quasi una condizione fisiologica.

Dalla mia esperienza ho potuto notare che questa certificazione penalizza in modo particolare le piccole imprese marittime, tanto che si

riscontrano centinaia di casi in cui queste non hanno potuto riscuotere i contributi ed in cui talvolta non vi hanno fatto nemmeno ricorso, perchè non erano in grado di far fronte agli oneri della certificazione. Per cui sono posti nella condizione di optare tra l'accesso al beneficio di legge, oppure il rifiuto, perchè questo è condizionato dalla certificazione. Sono notizie che ho appreso direttamente dagli uffici interessati. Il completamento non era formale, ma riguardava questa certificazione, che pare costasse molto di più del beneficio dato.

Per queste ragioni mi trovo consenziente su questo tipo di iniziativa, perchè nel 90 per cento delle pratiche ferme molte sono le incompletezze dovute alla mancanza di queste certificazioni, a causa della mancanza di fondi per pagarle. È un onere che penalizza eccessivamente le piccole imprese.

Concordo sulla necessità di un controllo più penetrante, ma è necessario che questo avvenga all'interno e con forme che non comportino ulteriori gravami.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 14, proposto dal relatore.

È approvato.

Il relatore ha proposto un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 14, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 14-*bis*.

«Le imprese armatoriali che abbiano presentato istanza di contribuzione ai sensi della legge 25 maggio 1978, n. 234, in relazione alle quali alla data di entrata in vigore della presente legge non sia stato ancora emanato il provvedimento di concessione del contributo, possono rinunciare alla predetta contribuzione e richiedere per la medesima iniziativa la corrispondente provvidenza di cui alla legge 10 giugno 1982, n. 361. La relativa istanza accompagnata dalla dichiarazione di rinuncia al contributo di cui alla legge 25 maggio 1978, n. 234, dev'essere presentata nel termine perentorio di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, in linea di massima l'emendamento si illustra da sè. In sostanza si tratta di consentire a coloro i quali erano in attesa dei finanziamenti previsti dalla legge n. 234 del 1978, di accedere alla legge n. 361 del 1982; tutto questo deve avvenire entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 15-*bis*, proposto dal relatore.

È approvato.

Art. 15.

Le modifiche alla legge 10 giugno 1982, n. 361, di cui al presente titolo, ove non sia diversamente disposto, si applicano alle iniziative assunte dal 1° gennaio 1984, sempre che alla data di entrata in vigore della presente legge non sia intervenuto il relativo provvedimento di concessione del contributo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

TITOLO III

PROROGA CON MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI, DELLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 600

Art. 16.

L'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Al fine di favorire il rinnovamento della flotta mercantile, alle imprese che vendono per demolizione o che fanno demolire per proprio conto, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, iscritte da almeno 3 anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, abbinando a detta operazione la costruzione di nuove unità, possono essere concessi i benefici previsti dal primo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate debbono demolire un tonnellaggio di stazza lorda compensata pari o superiore al doppio del tonnellaggio, calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata, del naviglio di nuova costruzione da commettere o da acquistare, entro il 31 dicembre 1986, presso un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, sempre che le nuove costruzioni siano:

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 di passeggeri, nonchè per le unità a scafo metallico 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;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore, nonchè draghe semoventi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti e costruzioni d'interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

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

Alle imprese che fanno effettuare lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1000 tonnellate, iscritte da almeno 3 anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, semprechè le imprese interessate stipulino i relativi contratti entro il 30 giugno 1986.

Sono escluse dai benefici di cui al secondo comma dell'articolo 2 le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, quelle effettuate su navi abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade, quelle su unità da diporto, nonchè su navi che non siano in possesso, dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro Navale Italiano.

Le navi o i galleggianti per la cui costruzione o per la cui trasformazione vengono erogati i benefici previsti dall'articolo 2 della presente legge devono essere iscritti nelle matricole o nei registri nazionali.

In caso di cancellazione per vendita all'estero di unità costruite o trasformate, intervenuta, per le prime, entro i 5 anni dalla data di iscrizione e, per le seconde, entro 3 anni dalla data di ultimazione dei lavori, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di 2 punti.

Ai fini della concessione dei benefici previsti dal primo comma dell'articolo 2 della presente legge, la perdita del naviglio a seguito di naufragio, incendio o altra causa accidentale al 1° gennaio 1984, è equiparata alla volontaria demolizione».

A questo articolo sono stati presentati tre emendamenti dal relatore: il primo tendente a sostituire al secondo comma le parole «pari o superiore al doppio del tonnellaggio» con le parole «corrispondente almeno al doppio del tonnellaggio, con una tolleranza del 10 per cento riferito al volume minimo del naviglio da demolire»; il secondo tendente ad aggiungere il seguente comma: «Le imprese che, prima dell'entrata in vigore della presente legge, hanno già definito i piani di demolizione ai sensi dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 600, posono far riferimento, ai soli fini della determinazione della stazza lorda compensata della nave da costruire, prevista dal secondo comma dell'articolo 1 della stessa legge, al regolamento di stazza vigente alla data di stipulazione del contratto di costruzione»; il terzo tendente ad aggiungere il seguente comma:

«Alle imprese che hanno fatto effettuare, dopo la data di entrata in vigore della legge 14 agosto 1982, n. 600, lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate,

iscritte da almeno 3 anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 600, come integrato dall'articolo 7 della legge 26 luglio 1984, n. 396, sempre che le imprese interessate abbiano stipulato i relativi contratti entro il 31 dicembre 1983. Si applicano le esclusioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, come integrato dall'articolo 6, ultimo comma, della legge 26 luglio 1984, n. 396».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Con la rigidità della vecchia formulazione (il doppio del tonnellaggio) bastavano a volte 10 tonnellate in meno per far saltare tutto il contributo per la demolizione. Con un 10 per cento di tolleranza si potrebbe venire incontro, così, anche a quelle difficoltà che talvolta insorgono nella determinazione della stazza.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, esso rende possibile l'estensione della erogazione del contributo relativo alla demolizione ed alla trasformazione, introdotto con la proroga semestrale gennaio-giugno 1984, anche alle trasformazioni effettuate in base a contratti anteriori al 1° gennaio 1984. Si tratta quindi di colmare questo periodo che rimarrebbe altrimenti senza la copertura della contribuzione per la demolizione e la trasformazione.

BISSO. Per quanto riguarda il secondo emendamento sono d'accordo. Se infatti l'armatore ha iniziato, ad esempio, un processo di demolizione sulla base di una legge che classificava il tonnellaggio in un certo modo, tale processo non ancora terminato non può essere valutato alla luce di una nuova terminologia, perchè ciò provocherebbe conseguenze negative; è giusto pertanto che il lavoro iniziato in base ad un tipo di normativa sia concluso sempre sulla base della stessa normativa.

Per quanto riguarda invece il primo emendamento, mi chiedo il perchè di questa tolleranza del 10 per cento. Ed inoltre: si tratta di una tolleranza in più o in meno?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione.* Questa percentuale era prevista ai fini del calcolo, perchè molte volte il calcolo non è esatto. Comunque, signor Presidente, ritiro l'emendamento 16.1 e mantengo gli emendamenti 16.2 e 16.3.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento 16.2 del relatore, tendente ad aggiungere un comma all'articolo 16.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 16.3, del relatore, tendente ad aggiungere un comma all'articolo 16.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 16, che nel testo emendato risulta così formulato:

L'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Al fine di favorire il rinnovamento della flotta mercantile, alle imprese che vendono per demolizione o che fanno demolire per proprio conto, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, iscritte da almeno 3 anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, abbinando a detta operazione la costruzione di nuove unità, possono essere concessi i benefici previsti dal primo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate debbono demolire un tonnellaggio di stazza lorda compensata pari o superiore al doppio del tonnellaggio, calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata, del naviglio di nuova costruzione da commettere o da acquistare, entro il 31 dicembre 1986, presso un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, sempre che le nuove costruzioni siano:

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 di passeggeri, nonchè per le unità a scafo metallico 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;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore, nonchè draghe semoventi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonchè per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

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

Alle imprese che fanno effettuare lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno 3 anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, sempre che le imprese interessate stipulino i relativi contratti entro il 30 giugno 1986.

Sono escluse dai benefici di cui al secondo comma dell'articolo 2 le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, quelle effettuate su navi abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade, quelle su unità da diporto, nonchè su navi che non siano in possesso, dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro Italiano Navale.

Le navi o i galleggianti per la cui costruzione o per la cui trasformazione vengono erogati i benefici previsti dall'articolo 2 della presente legge devono essere iscritti nelle matricole o nei registri nazionali.

In caso di cancellazione per vendita all'estero di unità costruite o trasformate, intervenuta, per le prime, entro i 5 anni dalla data di iscrizione e, per le seconde, entro i 3 anni dalla data di ultimazione dei lavori, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

Ai fini della concessione dei benefici previsti dal primo coma dell'articolo 2 della presente legge, la perdita del naviglio a seguito di naufragio, incendio o altra causa accidentale, purchè avvenuta in data non antecedente al 1° gennaio 1984, è equiparata alla volontaria demolizione.

Alle imprese che hanno fatto effettuare, dopo la data di entrata in vigore della legge 14 agosto 1982, n. 600, lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno 3 anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 600, come integrato dall'articolo 7 della legge 26 luglio 1984, n. 396, sempre che le imprese interessate abbiano stipulato i relativi contratti entro il 31 dicembre 1983. Si applicano le esclusioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, come integrato dall'articolo 6, ultimo comma, della legge 26 luglio 1984, n. 396».

Le imprese che, prima dell'entrata in vigore della presente legge, hanno già definito i piani di demolizione ai sensi dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 600, possono far riferimento, ai soli fini della determinazione della stazza lorda compensata della nave da costruire, prevista dal secondo comma dell'articolo 1 della stessa legge, al regolamento di stazza vigente alla data di stipula del contratto di costruzione.

È approvato.

Do ora lettura dell'articolo 17.

Art. 17.

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio da demolire può essere concesso un contributo di lire 50.000. Detto contributo è elevato fino a lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati con le norme da emanarsi ai sensi

dell'articolo 8 della presente legge; con tali norme sarà parimenti fissata la definizione convenzionale di tonnellata di stazza lorda compensata, ai fini dell'applicazione della presente legge. In ogni caso il contributo è riferito ad un tonnellaggio di stazza lorda compensata da demolire doppio di quello da costruire.

Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata della unità da trasformare può essere concesso un contributo di lire 25.000; detto contributo è elevato a lire 50.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi dell'articolo 8 della presente legge. Il contributo non può in ogni caso risultare superiore al 6 per cento del prezzo dei lavori di trasformazione ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile».

Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 18.

Art. 18.

L'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al primo comma dell'articolo 2 della presente legge devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa della unità da costruire o di prima vendita dell'unità da acquistare.

A pena di decadenza, entro 12 mesi dall'inizio della costruzione del nuovo naviglio o dal contratto di prima vendita, gli interessati devono definire il piano di demolizione presentando gli estratti matricolari delle navi da demolire e i relativi certificati di stazza.

L'ultimazione dei lavori di costruzione deve avvenire entro il termine di 24 mesi dalla data del loro inizio. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

In corrispondenza del 25, del 50, del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori della nuova costruzione navale e dei correlati lavori di demolizione possono essere corrisposti 3 anticipi, ciascuno uguale al 25 per cento del contributo, risultante dal provvedimento di concessione.

Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa dei lavori di trasformazione, ovvero, in mancanza, da copia degli ordinativi dei lavori da eseguire, sottoscritta per accettazione dall'esecutore delle opere, o copia delle fatture di spesa.

I lavori di trasformazione devono avere inizio entro il 30 giugno 1986 e devono essere completati, a pena di decadenza dal contributo, entro il termine di 18 mesi dalla data del loro inizio. Tale ultimo termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della trasformazione.

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile.

I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui al primo comma dell'articolo 2, nonchè quelli per la liquidazione del contributo di cui al secondo comma dello stesso articolo, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione o di trasformazione».

Poichè nessuno domanda di parlare lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 19:

Art. 19.

L'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«È esclusa dai benefici di cui al primo comma dell'articolo 2 della presente legge la demolizione di:

1) navi da carico secco o miste di età superiore a 25 anni e quelle da carico liquido di età superiore a 15 anni;
2) navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;
3) navi fluviali e lacuali;
4) navi di proprietà dello Stato;
5) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza inferiore a 500 cavalli vapore.

I limiti di età previsti al punto 1) del precedente comma non si applicano per le navi aventi stazza lorda inferiore a 13.000 tonnellate e sono elevati di anni 10 per le navi i cui contratti di demolizione siano stipulati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. La elevazione di 10 anni si applica anche ai contratti di demolizione stipulati successivamente alla data del 31 dicembre 1983».

Su questo articolo è stato presentato un emendamento dal relatore. Ne do lettura:

Al punto 1), sostituire le parole: «15 anni» *con le altre:* «20 anni».

19.1 IL RELATORE

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Si tratta di modificare i limiti di età da 15 a 20 anni, in quanto il divario di dieci anni tra il carico secco ed il carico liquido mi sembra eccessivo.

BISSO. Non sono d'accordo su tale emendamento, come non sono d'accordo sul secondo comma dell'articolo 19. Si escludono dai benefici le navi dai 15 ai 25 anni, quindi c'è un limite di età, poi si dice che questo non si applica alle navi aventi stazza lorda di 132 mila tonnellate, le quali possono avere qualsiasi età ai fini di tale beneficio: tutto ciò mi sembra prevalentemente in funzione del piccolo e medio naviglio.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, propongo di sopprimere il secondo comma dell'articolo 19 perchè, se è vero che l'eccezione riguarda l'armamento minore, si rischia di entrare troppo in una logica particolaristica che deve essere lontana dalle nostre intenzioni.

Tuttavia, intendo mantenere l'emendamento al primo comma tendente ad elevare, al punto 1), il limite da 15 a 20 anni per le navi da carico liquido. Infatti, senatore Bisso, esiste una differenza enorme – di dieci anni – tra le navi da carico secco di età superiore a 25 anni e quelle da carico liquido di età superiore a 15 anni, che a mio avviso non ha alcun senso. Un certo divario deve esistere, anche perchè le navi da carico liquido invecchiano prima; ma allora già 5 anni di differenza sono abbastanza.

Pertanto, propongo di mantenere il mio emendamento ma di sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 19.

BISSO. Mi sembra che si debba dare atto al Gruppo comunista di aver tenuto in questa occasione un comportamento più che positivo; ed allora anche in questo caso dobbiamo cercare di ragionare con prudenza, in rapporto all'incidenza di questo punto per quanto riguarda la flotta. Se escludiamo le navi di età superiore a 15 anni, incentiviamo le commesse per navi nuove e quindi favoriamo un'opera di svecchiamento; ma se eleviamo il limite da 15 a 20 anni, questo incentivo viene ridotto.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Ma, senatore Bisso, una nave di 15 anni non si può considerare vecchia!

BISSO. Senatore Patriarca, lei sa che l'età media della flotta mondiale è oggi di 10 anni. Non si tratta di un problema economico per costruire navi nuove, ma del fatto che il mercato esclude le navi superiori ad una certa età. E la crisi mercantile italiana non riguarda tanto il calo dei traffici, ma l'efficienza e la competitività della flotta perchè sappiamo che il 20 per cento della stessa è di età superiore ai 25 anni, mentre nel campo del cabotaggio la percentuale è molto maggiore. Occorre quindi favorire un processo di rinnovamento e di ringiovanimento delle navi e non vale a questo riguardo neanche la considerazione che l'emendamento riguarda un caso molto particolare.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Ritiro allora l'emendamento al primo comma dell'articolo 19.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, condivido l'impostazione generale del discorso fatto dal senatore Bisso e quindi sono favorevole al ritiro dell'emendamento riguardante il primo comma ed alla soppressione del secondo comma.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Patriarca, tendente a sopprimere il secondo comma dell'articolo 19.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 19.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli articoli successivi. Ne do lettura:

Art. 20.

All'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 600, è aggiunto il seguente comma:

«Con decreto del Ministro della marina mercantile sarà fissata una ulteriore tabella di conversione da tonnellate di stazza lorda in tonnellate di stazza lorda compensata che tenga conto della Convenzione di Londra del 28 giugno 1969, ratificata con legge 22 ottobre 1973, n. 958».

È approvato.

Art. 21.

L'articolo 7 della legge 14 agosto 1982, n. 600, è abrogato.

È approvato.

Art. 22.

Le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 600, già prorogate e modificate, con le modifiche e le integrazioni di cui al presente titolo, nonchè i termini scaduti il 31 dicembre 1983 e prorogati al 30 giugno 1984, sono ulteriormente prorogati al 31 dicembre 1986.

Le modifiche alla predetta legge, di cui al presente titolo, ove non sia diversamente disposto, si applicano esclusivamente alle iniziative assunte dal 1° luglio 1984.

È approvato.

Il senatore Patriarca ha proposto un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 22, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 22-*bis*.

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 adibite a crociera durante il periodo di navigazione oltre lo stretto di Gibilterra ed il canale di Suez.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Vorrei far presente che una disposizione di questo tipo è prevista in un disegno di legge che il Governo sta predisponendo. Questa norma peraltro intende facilitare l'attribuzione ai nostri cantieri di importanti commesse di navi da crociera, le quali dovrebbero operare nella zona dei Caraibi ed essere messe in condizione, come le altre unità straniere, di poter svolgere a bordo attività di gioco molto richieste dai croceristi.

BISSO. A nome del Gruppo comunista, dichiaro di essere favorevole.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è favorevole all'approvazione di una norma del genere.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 22-*bis* proposto dal senatore Patriarca.

È approvato.

I senatori Bisso e Patriarca hanno presentato un ulteriore emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 22-*bis*, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 22-*ter*.

In merito allo stato di attuazione del programma triennale di interventi riguardanti la cantieristica e l'armamento, il Ministro della marina mercantile presenterà al Parlamento, ogni sei mesi, una relazione nella quale sarà evidenziata l'entità dei contributi erogati per il naviglio specializzato e per quello di cabotaggio e verranno indicate eventuali variazioni in rapporto all'andamento della domanda ed all'utilizzo effettivo dei finanziamenti.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 22-*ter* proposto dai senatori Bisso e Patriarca.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli articoli successivi. Ne do lettura:

Art. 23.

Per l'attuazione della presente legge, è autorizzata, per l'anno 1984, la spesa complessiva di lire 150 miliardi destinata quanto a:

a) lire 125 miliardi, al finanziamento degli interventi di cui al titolo I della presente legge;

b) lire 20 miliardi, quale apporto al Fondo di garanzia di cui al precedente articolo 12;

c) lire 5 miliardi, al finanziamento degli interventi di cui al titolo III della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti di cui alla legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni.

Per gli interventi di cui al titolo II della presente legge, è altresì autorizzato, in aggiunta ai limiti di impegno previsti dall'articolo 10 della legge 10 giugno 1982, n. 361, il limite di impegno di lire 25 miliardi per l'anno finanziario 1984.

È approvato.

Art. 24.

All'onere di lire 175 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge 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 e occupazione».

All'onere di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1985 e 1986, derivante dall'applicazione del secondo comma del precedente articolo 23, si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Disposizioni urgenti in materia di servizi marittimi di preminente interesse nazionale».

È approvato.

Art. 25.

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

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

BISSO. Pur avendo lavorato per il raggiungimento di questo disegno di legge e pur avendo visto l'accoglimento di una serie di esigenze che siamo venuti sottolineando, proponiamo su tale provvedimento un voto di astensione.

Vorrei precisare che tale voto non vuole in qualche modo significare misconoscimento per l'azione che viene condotta; infatti nella prima parte del mio intervento ho tratteggiato e sottolineato la positività di un insieme di cose contenute nel disegno di legge. La nostra astensione nasce da considerazioni di natura politica ed economica già svolte nel mio intervento in sede di discussione generale; vale da dire che, pur costituendo questo provvedimento la condizione per l'aggregazione della domanda e per il decollo del programma presentato dal Ministero della marina mercantile e approvato dal CIPI, ho espresso un giudizio – condivisibile o meno – secondo cui in base a questo disegno di legge si faceva una scelta che avrebbe portato ad uno appiattimento nel settore per quanto riguarda il naviglio di un certo tipo. L'articolo più significativo in proposito è l'articolo 7 e noi riteniamo che da questo punto di vista l'azione dovrebbe essere più equilibrata in quanto crediamo che si debba tener presente tutta una parte del naviglio, ad esempio le navi di linea, che a noi sembra che con questo provvedimento sia oggettivamente sacrificata.

Ho detto prima che dal punto di vista formale qualunque imprenditore pubblico e privato che opera nel campo della flotta navale può richiedere contributi per qualunque tipo di navi. Dal punto di vista sostanziale e concreto la nave segue una sua logica, una sua strategia con la quale possiamo solamente in parte concordare, ma nel momento in cui si compie una scelta come quella contenuta nel disegno di legge al nostro esame per noi si apre un problema che ci porta ad esprimere un voto non certamente negativo, ma di astensione che tuttavia – ripeto – non vuole essere un misconoscimento dell'azione svolta.

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Come ho già detto, mi riservo di dare una risposta più puntuale al ventaglio di interessanti argomenti svolti con la consueta serietà dal senatore Bisso, e non posso non dare atto in questa sede al Presidente della Commissione, al relatore, ai colleghi del Partito comunista del loro impegno perchè questo provvedimento nasce come il frutto di una elaborazione comune. Che certi obiettivi siano ancora non vicini non ce lo nascondiamo, ma abbiamo compiuto uno sforzo insieme anche al di là di quello che si è verificato in quest'Aula.

Infatti devo dare atto del lavoro che si è svolto, per la disciplina del lavoro portuale, per la fiscalizzazione degli oneri sociali, per la previdenza marinara e ne devo dare atto in modo particolare a questo ramo del Parlamento per il suo contributo che, sia pure criticamente, si è tradotto in un apporto positivo. Le linee che sono state seguite nella riflessione di questa sera dal senatore Bisso mi trovano concorde e devo dire che stiamo operando proprio in questi giorni per il recupero di ciò che attiene a settori in cui siamo veramente carenti.

Queste provvidenze sono cospicue, sono notevoli se ben considerate nel quadro che il senatore Bisso faceva; se la classe armatoriale

italiana non riesce a darsi una politica marittima con questi incentivi, non so più che cosa si dovrà fare; dovremo dire che in questo settore l'imprenditoria è caduta.

Tuttavia l'armamento trova scarsi motivi di sollecitazione e noi, attraverso questo disegno di legge, dobbiamo rivolgerci – questo è l'altro discorso che dovremmo fare insieme – all'armamento pubblico. Tra l'altro la Finmare sta approfondendo tale argomento con molta attenzione perchè, mentre ha affrontato e delineato gli aspetti relativi al trasporto di massa ed al collegamento con le isole (e a questo fa riferimento il provvedimento quando pone i traghetti al di là del limite di tonnellaggio), sta facendo una riflessione, che comporterà un confronto anche al di fuori del Parlamento, per il traffico di linea, dove la flotta di Stato deve perseguire una strategia che non può essere ispirata esclusivamente ad interessi direttamente economici.

Dobbiamo portare avanti una politica atta a recuperare il traffico, soprattutto nella prospettiva che ricordava il senatore Bisso, per stabilire un collegamento tra l'Europa e una sfera di interessi verso i quali abbiamo indirizzato la nostra attenzione.

Mi riservo di tornare su questi argomenti, sottolineando però il fatto che ho apprezzato e apprezzo il lavoro condotto qui, perchè oggettivamente stiamo varando una legge che è molto importante e che è attesa non solo dalle imprese marittime e dai lavoratori del settore, ma anche dall'economia italiana. Dimostrerò con dei dati quale è stata la nostra decadenza in questo settore: basti dire che le cifre disponibili per quanto riguarda il disavanzo della bilancia dei noli sono già di 450 miliardi superiori allo scorso anno in questo momento, ma abbiamo timore che si raggiungano i 2.000 miliardi di disavanzo. Questo è già un argomento che deve indurci a riflettere: lo Stato compie un intervento diretto a degli investimenti produttivi per l'economia generale del paese. Pertanto occorrerà approfondire questo punto quando apriremo la discussione sul settore della cantieristica: sostenendo la domanda, stiamo lanciando un messaggio, ancor più valido perchè sostenuto da questo largo consenso.

A tale riguardo mi sono permesso di sollevare anche a Bruxelles i problemi relativi alla nostra realtà, che non sono riconducibili a degli schemi astratti: occorre tener conto della posizione geografica del nostro paese e del ruolo che può giocare tra Europa, Africa e paesi in via di sviluppo. Mi riservo poi di portare qui il disegno di legge di attuazione delle linee generali di un piano per la flotta pubblica, al quale giustamente si è riferito, per quanto riguarda il traffico di linea, il senatore Bisso.

Rinnovo il mio ringraziamento e ricordo che non mi dispenso dal fare un intervento più organico. Ringrazio il relatore, i presenti, il Presidente e tutti coloro che hanno collaborato con tanta diligenza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

È approvato.

L'esame dell'articolato del disegno di legge n. 895 è rinviato a mercoledì pomeriggio.

I lavori terminano alle ore 20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO