

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 73° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 FEBBRAIO 1987

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana» (1438), approvato dalla Camera dei deputati

##### (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE .....	Pag. 10, 16, 18 e <i>passim</i>
BISSE (PCI) .....	14
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	15
DEGAN, ministro della marina mercantile .....	17
PAGANI Maurizio (PSDI) .....	20
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione ...	10, 16
SEGRETO (PSI) .....	15

«Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio» (2076), approvato dalla Camera dei deputati

##### (Rinvio della discussione)

PRESIDENTE .....	21
RUFFINO (DC) .....	21

##### Disegni di legge in sede redigente

«Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dalle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni» (1900)

##### (Discussione e rinvio)

PRESIDENTE .....	Pag. 1, 3, 5 e <i>passim</i>
CARTIA (PRI), relatore alla Commissione .....	2, 10
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	3, 4, 8 e <i>passim</i>
DEMITRY, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni .....	3, 5, 10
GIUSTINELLI (PCI) .....	5, 9
MASCIADRI (PSI) .....	7

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

«Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dalle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni» (1900)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge «Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dalle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni».

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

CARTIA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame fa principalmente riferimento all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, nel quale era previsto che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni avrebbe adottato appositi provvedimenti per quanto riguarda la prevenzione degli infortuni sul lavoro, negli impianti e nei servizi gestiti dalle Aziende postelegrafoniche.

Per varie vicissitudini, a distanza di oltre 30 anni siamo arrivati al presente disegno di legge, il quale è stato formulato appositamente e il cui scopo è quello di un controllo dell'attività svolta nelle Aziende, considerato che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha alle sue dipendenze oltre 14.500 uffici dislocati e organizzati, per la vastità e complessità dei compiti, in una notevolissima varietà di edifici e stabilimenti che vanno dalle comuni sedi ministeriali agli immobili di proprietà privata, fin nelle più lontane zone di provincia, nei centri storici, in vecchie strutture che devono essere opportunamente riorganizzate per l'applicazione di tecnologie di lavoro in evoluzione. Di qui la necessità di controlli che vengano fatti non saltuariamente, ma con una certa regolarità per prevenire ogni possibilità di infortuni nella utilizzazione degli impianti.

Molte leggi riguardanti la prevenzione degli infortuni, succedutesi nel tempo, devono essere opportunamente rispettate, tuttavia per quanto riguarda i lavori che devono essere eseguiti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, la Direzione tecnica ha imposto la necessità di modificare alcune norme, in applicazione di quelle stabilite dal CEI, Comitato elettrotecnico italiano, e di applicare e rispettare le norme CEE, direttiva della Comunità europea n. 73/23, già attuate dalla legge 18 ottobre 1977, n. 791.

Il disegno di legge, inoltre, recepisce alcune disposizioni precedenti, accogliendo pressochè integralmente il decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, salvo alcuni articoli, così come è espressamente indicato all'articolo 1, per l'opportuno adeguamento alla regolamentazione del CEI. Viene, invece, interamente recepito il decreto del

Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302. Il decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, viene considerato pienamente valido per le Aziende postelegrafoniche, mentre non viene considerato del tutto consona alle esigenze dei servizi postelegrafonici il decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 323, per cui si è preferito inserire norme *ad hoc*.

Il testo del disegno di legge è composto di 47 articoli. Nell'articolo 1 si prevede quanto ho finora detto sull'accoglimento della normativa generale vigente.

Gli articoli dal 2 al 9 apportano integrazioni o leggere modifiche al decreto del 1955.

Gli articoli dal 10 al 36 costituiscono la parte innovativa di maggior rilievo rispetto alla normativa vigente, perchè introducono l'osservanza delle norme fissate dal Comitato elettrotecnico italiano (CEI), attraverso il richiamo alla legge 1° marzo 1968, n. 186.

L'articolo 37 prevede una nuova disciplina per i sistemi radianti.

L'articolo 38 stabilisce la normativa penale in caso di trasgressioni.

L'articolo 40 fa obbligo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di stabilire le norme di comportamento del personale dipendente, ai fini della sicurezza individuale e collettiva.

L'articolo 41 integra la commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro.

L'articolo 42 stabilisce di avvalersi nella funzione di vigilanza anche degli ispettori del lavoro e delle unità sanitarie locali.

L'articolo 43 stabilisce che i controlli per l'accertamento dello stato di sicurezza degli impianti, delle installazioni, eccetera, sono affidati alle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

L'articolo 44 stabilisce che con decreto interministeriale verranno fissati i tempi di applicazione della normativa di prevenzione per gli edifici e gli apparati preesistenti o in corso di costruzione o di approvvigionamento.

L'articolo 45 indica gli stanziamenti occorrenti all'attuazione del provvedimento nei vari esercizi finanziari (occorrerà a questo proposito una correzione perchè si fa menzione del 1986 che ormai è già trascorso).

Con l'articolo 46 si fissa il termine specifico per l'attuazione della legge stessa, che non dovrà andare oltre i cinque anni dal momento dell'emanazione della legge.

Da parte del Ministero di grazia e giustizia erano state sollevate delle eccezioni a questo disegno di legge, che sembrava non giustificato data la esistenza di norme precedenti. In risposta a ciò il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha fatto rilevare che nel presente disegno di legge sono state usate diciture più appropriate. Infatti, all'articolo 2 si parla di pavimenti e piani di calpestio: mentre i pavimenti risultano essere soltanto forme di pavimentazione, i piani di calpestio possono essere dati anche da piastre o altre strutture su cui si è costretti a lavorare. La mancanza di tali specificazioni potrebbe essere la causa del mancato rispetto di alcune norme.

Inoltre, al terzo comma dell'articolo 2, dove si parla di ostacoli che devono essere adeguatamente segnalati, viene previsto l'uso di idonei materiali paracolpi, proprio per aumentare la sicurezza per il lavoratore laddove vi siano ostacoli inamovibili.

Per la messa in moto di macchine complesse era previsto un segnale acustico che doveva essere convenuto al momento della messa in moto di queste macchine: qui invece viene previsto anche un segnale ottico, che deve essere presente durante tutta la lavorazione sia per evitare il fastidio del segnale acustico sia al fine di avere una segnalazione continua durante la lavorazione.

I riferimenti più importanti sono quelli alle norme del Comitato elettrotecnico italiano, che devono essere rispettate per la manutenzione e l'applicazione di cavi elettrici in particolare, e alle norme CEE che dai precedenti decreti non erano state ancora recepite.

Questo provvedimento poteva dar adito a discussioni perchè vi era la precisazione contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955 secondo cui le norme non dovevano essere applicate ai servizi e agli impianti gestiti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni dato che la materia sarebbe stata regolata da apposito disegno di legge. Si partiva dal presupposto che ci sarebbe stata la necessità di norme

particolari dato il tipo di attività e di lavoro da svolgere. Si potrebbe anche dire che il disegno di legge comporta purtroppo anche delle spese da valutare considerando che il controllo di questi lavori va eseguito da parte dei Ministeri del lavoro e della sanità. Le varie unità sanitarie locali non sono tutte nelle condizioni di poter effettuare i controlli con una certa continuità; quindi vi è il rischio che, laddove risultino necessarie modifiche nei lavori o applicazioni di lavori nuovi ad impianti con cavi elettrici di bassa, media o alta tensione, si finisca per andare incontro con più facilità a delle usure e quindi al rischio di infortuni.

L'onere che viene a ricadere sul Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per il controllo costituisce anche un'assunzione di responsabilità innanzitutto per l'esecuzione dei lavori e poi anche per la prevenzione degli infortuni nonchè per la garanzia della salute di chi è costretto a lavorare presso queste Aziende. Lo spirito di questo disegno di legge, il motivo principale per cui è stato predisposto, è proprio la ricerca di un maggior controllo nell'esecuzione dei lavori.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, vorrei porre una domanda al Governo: è proprio necessaria una legge per regolamentare questa materia?

Mi rendo conto che già è successo per le Ferrovie dello Stato, ma ciò non ci deve indurre a ripetere quella procedura. In realtà si recepisce con una legge una serie di norme fondamentali di un decreto del Presidente della Repubblica, dopo di che vengono aggiunte norme molto specifiche e per taluni aspetti particolareggiate: non vedo la necessità, quindi, di ricorrere per questo ad una legge. È vero che il decreto del Presidente della Repubblica rimandava ad appositi provvedimenti, ma non necessariamente ad una legge.

DEMITRY, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Signor Presidente, in effetti l'articolo 24 della legge n. 833 del 1978 delegava il Governo ad emanare norme in materia di igiene e di sicurezza dell'ambien-

te di lavoro. Tuttavia l'ultimo comma del medesimo articolo aveva escluso dalla delega le norme in materia di prevenzione contro gli infortuni relative, tra l'altro, all'esercizio di servizi ed impianti gestiti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Al fine quindi di preparare la normativa autonoma per l'Azienda postelegrafonica è stato predisposto il provvedimento in discussione, che si richiama ai principi già sanciti nella normativa vigente e, in particolare, al menzionato decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955, e che introduce modificazioni al fine di tener conto delle specifiche esigenze dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni.

Sono state prese in considerazione norme fissate dal Comitato elettrotecnico italiano, la legge 26 aprile 1974, n. 191 (prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato), e la legge 18 ottobre 1977, n. 791 (attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 73/23/CEE relativa alle garanzie di sicurezza che deve possedere il materiale elettrico destinato ad essere utilizzato entro alcuni limiti di tensione).

In effetti gli articoli dall'1 al 37 sono tutti di carattere tecnico. L'articolo 38 stabilisce le sanzioni da applicare in caso di trasgressioni. L'articolo 39 detta una disciplina in materia di igiene del lavoro dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni in modo da adeguare la regolamentazione generale alle specifiche esigenze degli edifici e degli stabilimenti ove si svolgono le attività della stessa Amministrazione postelegrafonica e delle Aziende da essa dipendenti. L'articolo 43 affida alle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni le verifiche ed i controlli usuali - da effettuarsi con carattere di prestabilita periodicità e nei modi che saranno indicati nel regolamento - per l'accertamento dello stato di sicurezza degli impianti e delle installazioni in genere, fatta eccezione per gli impianti di sollevamento, gli ascensori ed i montacarichi, per i quali il compito è demandato all'ispettorato del lavoro, e per gli impianti di riscaldamento e condizionamento, per i quali il compito è demandato alle unità sanitarie locali.

Il provvedimento intende fornire alle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni uno strumento valido nel campo antinfortunistico senza però turbare l'equilibrio della normativa generale già esistente; introduce inoltre alcune innovazioni che tengono conto degli aspetti connessi con l'evoluzione tecnologica del settore, impegnando nel contempo le Aziende ad una stretta partecipazione alla vigilanza e verifica degli impianti per raggiungere una sempre maggiore sicurezza individuale e collettiva, ovviamente tenendo presente il fatto che molte competenze rimangono agli ispettorati del lavoro.

A questo disegno di legge proponiamo due emendamenti. Il primo concerne il titolo del provvedimento nel senso che riterremmo opportuno inserirvi, oltre al concetto di prevenzione degli infortuni sul lavoro, anche quello di igiene del lavoro. Il secondo emendamento è riferito all'articolo 45 che dovrebbe essere modificato in quanto l'esercizio 1986 è ormai scaduto ed è necessario far slittare i finanziamenti a partire dal 1987.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi dichiaro insoddisfatto della risposta del Sottosegretario. È verissimo che l'articolo 24 della legge n. 833 del 1978 esclude dalla delega, fra le altre, le norme relative sia alle Ferrovie dello Stato che al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, ma ciò non toglie che poteva essere richiesta una delega al Governo con delle norme di indirizzo da parte del Parlamento. Si poteva cioè intervenire con una legge di delega affinché il Governo potesse emanare un regolamento specifico di igiene e sicurezza per le Aziende in questione. Questa, a mio avviso, avrebbe dovuto essere la strada da percorrere.

Il decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955 riservava tale campo a provvedimenti specifici che la legge n. 833 del 1978 escludeva, non perchè non volesse dare al Governo questa facoltà, ma perchè riteneva che vi fossero esigenze particolari che non erano ricomprese in quel tipo di delega. Si trattava quindi di prevedere una delega al Governo affinché provvedesse in questo settore. Sinceramente credo che ci troveremo in difficoltà nel discutere nel merito degli articoli

del disegno di legge in discussione. Ecco perchè mi dichiaro - ripeto - insoddisfatto.

DEMITRY, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Questo tipo di normativa è stata già applicata dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato dando ottimi risultati perchè, al controllo degli organi abitualmente a ciò preposti, si aggiunge quello dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni che si sta orientando sempre più verso una forma diversa di industrializzazione.

PRESIDENTE. Avverto che la 5<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato ha espresso parere favorevole a condizione che si aggiorni la norma di copertura di cui all'articolo 45 del disegno di legge in esame.

GIUSTINELLI. Vorrei esprimere anch'io, come già hanno fatto altri colleghi che mi hanno preceduto, alcuni dubbi sull'opportunità di procedere con legge in una materia che concerne essenzialmente l'applicazione di norme tecniche. Tuttavia, visto che l'orientamento fondamentale è quello di affrontare il problema in questi termini, vorrei avanzare delle osservazioni nel merito.

Il relatore Cartia ha già parlato degli avvenimenti che portano l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a recepire la normativa in materia di sicurezza con trentadue anni di ritardo. Sorge quindi la domanda: come si è provveduto fino ad oggi e quali problemi il mancato adeguamento di queste norme può concretamente aver aperto?

La prima osservazione che vorrei fare concerne la mancata previsione specifica relativa all'eliminazione delle cosiddette barriere architettoniche. Ritengo che questo sia un problema di grande spessore sociale per gli interessi molteplici che coinvolge. È vero che questa normativa dovrebbe essere recepita automaticamente dall'Amministrazione postale al pari delle altre amministrazioni pubbliche, però molto spesso i comportamenti della Pubblica amministrazione dimostrano di non tenerne conto sia nella fase di progettazione sia di realizzazione dei nuovi interventi sia, infine, di adeguamento alle norme di legge sugli edifici e gli impianti esistenti.

Sollevo tale questione, così come le altre relative all'adeguamento alla normativa sulla prevenzione da incendi o da esplosioni - che pure sono richiamate nel contesto di questo disegno di legge -, perchè l'articolo 39 ci fa chiaramente capire che vi è un problema che di fatto richiama la questione delle limitate disponibilità di bilancio. È un problema che sostanzialmente può tradursi fin da oggi nella previsione di un lentissimo ed insufficiente livello di adeguamento a tale normativa perchè, quando si afferma il principio che le aziende di cui al comma 1 dell'articolo 39 sono autorizzate a realizzare un programma di interventi per il risanamento degli uffici, anche se di proprietà privata, nei limiti delle disponibilità di bilancio, in pratica si dice che questi adeguamenti potranno avvenire soltanto se vi saranno le corrispondenti risorse e comunque se vi sarà, negli anni a venire, un flusso regolare di risorse da destinare a questo scopo. Ecco perchè riaffiora legittimo il dubbio se si debba o meno procedere con legge. Si potrebbe giungere a situazioni paradossali. Cito, come esempio, la normativa contenuta nell'articolo 4 che dice: «Ove sia prestabilita la continuazione del lavoro anche in caso di mancanza della illuminazione artificiale normale, quella sussidiaria può essere fornita anche da un impianto mobile o da mezzo portabile nei casi previsti dal regolamento di attuazione di cui all'articolo 47». Come si vede si arriva addirittura a disciplinare per legge il caso di mancanza di elettricità; la norma poi è formulata in modo tale da farci pensare che, fin quando non ci sarà il regolamento di attuazione di cui all'articolo 47, nessuno è abilitato a tirar fuori dall'armadio la lampada a pile o a gas e provvedere in via sostitutiva rispetto alla deficienza che si è venuta a creare. È possibile che il Parlamento debba interessarsi di cose di questo tipo? Fra l'altro il regolamento di attuazione cui fa riferimento l'articolo 4 del disegno di legge non sarà emanato entro breve tempo e a questo proposito rivolgo una critica specifica e presenterò anche degli emendamenti con l'obiettivo di accorciarne i tempi.

Un'altra osservazione concerne l'articolo 5 riguardante norme antincendio ed antiesplorazione. Per quanto riguarda gli edifici già in

essere e le attività già in corso di svolgimento, vorrei che fosse chiaramente esplicitato il rispetto della legge in vigore. Anche in questo caso ci troviamo di fronte ad un rinvio all'articolo 47; quindi il disegno di legge, man mano che se ne affronta l'esame, si configura sempre più come un insieme di rinvii a questo regolamento di attuazione che dovrebbe contenere norme che al momento non sono però minimamente prefigurate.

Per quanto riguarda il limite massimo di pericolosità di cui all'articolo 37, anche in questo caso si opera un rinvio al regolamento di attuazione. Poichè però in questa materia si prevedono delle radiazioni elettromagnetiche che possono comportare pericoli imminenti per coloro che lavoreranno o che già da tempo stanno lavorando in queste strutture, penso che si debba affrontare la questione quanto meno tenendo conto già oggi delle norme in vigore fissate dal Comitato elettrotecnico italiano di cui parlava il relatore.

Nell'articolo 38, riguardante le sanzioni, vi è un riferimento a norme di carattere generale, ma poichè la legge detta norme specifiche per l'Amministrazione delle poste, non vedrei male un riferimento più preciso e puntuale, tale da poter consentire l'individuazione all'interno dell'Amministrazione postale dei responsabili di eventuali atti di negligenza od omissioni.

La questione più rilevante, a mio avviso, è tuttavia quella connessa agli articoli 41 e 42 del disegno di legge che concernono la previsione e la vigilanza sugli infortuni. Nella formulazione di questi articoli, a mio parere, si crea un chiaro contrasto con le norme contenute nella legge n. 833 del 1978, legge istitutiva del Servizio sanitario nazionale, perchè fondamentalmente con tali articoli ci troviamo a dover registrare l'attribuzione di competenze a soggetti diversi da quelli cui esse sono state finora assegnate, cioè le unità sanitarie locali. Oltre a queste ultime, infatti, vengono menzionate a tale scopo anche le Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e gli ispettorati del lavoro.

Penso che, fondamentalmente, questo nodo debba essere sciolto dal Governo e ritengo anche che si debba attribuire la competenza in materia alle unità sanitarie locali. La questione

che ora si pone è però assai delicata perchè, per certi aspetti, potrebbe anche chiamare in causa un giudizio dettato dall'esperienza sul funzionamento oggettivo delle USL in questo campo.

D'altra parte non va dimenticato il famoso articolo 24 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, articolo che fa riferimento all'emana-zione di un provvedimento-quadro con il compito di disciplinare la materia e risolvere anche i nodi della competenza. Mi sembra quindi che questo aspetto andrebbe ulteriormente approfondito e che, relativamente all'articolo 43, un analogo approfondimento andrebbe svolto per quanto concerne la competenza delle USL in ordine alle verifiche e ai controlli per lo stato di sicurezza degli impianti, competenza che dalle USL viene attribuita alle aziende dipendenti dal Ministero. A nostro avviso dunque si dovrebbe specificare meglio che il controllo per la sicurezza, oltre a rispondere a dei criteri generali - ed ecco quindi la necessità di emanare rapidamente le norme di cui all'articolo 24 della legge n. 833 che prima citavo -, deve essere assunto come un elemento essenziale da tutti i soggetti interessati, e in particolare dalle aziende, già nella fase di progettazione delle strutture e degli impianti. È vero che, in un certo senso, il provvedimento in discussione recepisce già queste indicazioni e compie uno sforzo in tal senso; è altrettanto vero però che, in considerazione della particolare natura delle aziende postali e delle tecniche adottate, questo ragionamento non è stato sviluppato fino alle necessarie conseguenze. Il problema quindi non si limita al solo coinvolgimento dei soggetti interessati alla progettazione delle strutture fisiche, dei contenitori per interceder-ci, ma concerne anche la progettazione degli impianti e dei macchinari. Ci muoviamo in settori in cui l'automazione tende sempre più ad accentuarsi, in settori in cui si opera con visori, reti, terminali e altri strumenti ancora che, di fatto, non sono neanche menzionati da questo disegno di legge. A me pare invece che si pongano in modo specifico questioni di prevenzione che vanno affrontate già nella fase di progettazione dei macchinari e degli impianti. Richiamo l'attenzione della Commissione e del Governo su questo punto perchè in

materia postale e di telecomunicazioni ci sono già degli istituti, operanti nell'ambito dell'organizzazione attuale del Ministero che, a mio avviso, dovrebbero svolgere un ruolo sempre più preciso nelle procedure di omologazione.

Passo ora all'ultima questione che è relativa ai termini di applicazione del provvedimento e dico subito che a me i cinque anni previsti dall'articolo 46 sembrano eccessivi. Vorrei poi aggiungere che da varie parti - ad esempio dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori di Bologna, ma anche di altre città - sono giunte anche a noi note di protesta in cui si contesta l'attuale organizzazione del lavoro e in cui si addebita alle direzioni compartimentali tutta una serie di problemi che coinvolgono anche aspetti di sicurezza. Mi rendo conto come in questa situazione di incertezza il Ministero si comporti esso stesso con incertezza; penso tuttavia che accorciando il periodo per l'applicazione del provvedimento da cinque a tre anni si possa dare un contributo alla chiarificazione delle questioni che ancora oggi possono presentare qualche lato oscuro. Ci troviamo ad occuparci della salute e della integrità fisica dei lavoratori e sono quindi questi gli elementi che, fondamentalmente, dovrebbero guidarci nell'assumere la nostra decisione; io sono convinto però che da un periodo più breve per l'applicazione di queste norme possano derivare anche giovamenti all'organizzazione del servizio.

L'ultima questione che intendo sollevare è collegata al regolamento di attuazione previsto dall'articolo 47. Anche in questo caso mi sembrano troppo lunghi i tempi per la sua emanazione; io proporrò pertanto un periodo più breve, di un solo anno anziché di due.

Sono queste le proposte, le considerazioni che volevo sottoporre ai colleghi. Prima di concludere, signor Presidente, mi permetto ora di chiedere in che modo continueremo a procedere se, dopo lo svolgimento della discussione generale e le repliche del relatore e del rappresentante del Governo, i dubbi che abbiamo già delineato circa la sussistenza di conflitto di competenze fra ispettori del lavoro e unità sanitarie locali si dovessero in qualche modo rivelare fondati. Il Gruppo comunista ha già predisposto degli emendamenti che siamo pronti a discutere nel merito; data la particola-

re natura del provvedimento in esame è ovvio però che a noi più dell'approvazione degli emendamenti interessa che la Commissione nel suo insieme possa individuare delle decisioni giuste e quindi procedere col più ampio accordo in questa materia che riteniamo essere molto delicata.

MASCIADRI. Signor Presidente, intendo essere molto breve e limitarmi ad avanzare nel mio intervento solo alcune modeste considerazioni ed una proposta. Prima però desidero associarmi a quanto sostenuto all'inizio di questo dibattito dal collega Vittorino Colombo e poi richiamato dal senatore Giustinelli. Anch'io infatti ritengo che sarebbe stato più opportuno ed utile emanare un decreto del Presidente della Repubblica anziché presentare un disegno di legge. Per convincersene, del resto, basta leggere gli articoli del provvedimento. È sufficiente questo per accorgersi che i numerosi problemi di carattere tecnico in esso affrontati potevano essere risolti in modo diverso.

Desidero poi richiamare la specificità del settore e soprattutto mettere in evidenza il ritardo con cui si riprende il decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 27 aprile 1955. Trentadue anni sono veramente troppi e ciò che mi meraviglia è che ad essi se ne vogliano aggiungere altri, quasi dimenticando i pericoli che incombono ed ai quali occorre porre rimedio. Il collega Giustinelli ha già affermato che il suo Gruppo non sarebbe disponibile ad una approvazione *sic et simpliciter* del provvedimento, ed ha avanzato una osservazione di fondo che ormai, essendo entrati nel merito, mi sembra superata.

Però, essendo stata preannunciata dai comunisti e da altri una serie di emendamenti, mi domando se non valga la pena di costituire un comitato ristretto per esaminarli. Naturalmente dovremmo essere concordi nel predisporre un simile comitato che si metta a lavorare e non faccia solo dichiarazioni di carattere generale, come sto facendo io stesso, ma entri nel merito.

Faccio mie soprattutto le considerazioni del senatore Giustinelli sugli articoli 46 e 47. Mi pare esagerata la previsione dell'attesa di un biennio, prospettata dall'articolo 47, per

l'emanazione del regolamento di attuazione del provvedimento. In tal modo i 32 anni trascorsi in attesa dell'attuazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955 diventerebbero 34 e in base all'articolo 46, che prevede 5 anni per l'effettiva applicazione delle norme in discussione, si arriverebbe ad un totale di 37 anni: questa diventa una cosa veramente intollerabile; occorre viceversa stringere i tempi.

Non dimentichiamo, inoltre, che i due anni per emanare il regolamento diventeranno magari due anni e mezzo o tre (chi ha una lunga esperienza in Senato o nella Camera sa queste cose). Un biennio per emanare un regolamento - ripeto - mi sembra eccessivo, anche se occorre sentire le organizzazioni sindacali e vi sono altri adempimenti; sicuramente esso è già stato predisposto visto che il disegno di legge è di iniziativa governativa. Ci sarà già, in buona sostanza, un canovaccio di questo regolamento e non c'è bisogno di andare negli Stati Uniti per acquisire ulteriori elementi. Tutto questo si chiama «lentocrazia». Suggesto pertanto di concedere un solo anno per quanto concerne l'articolo 47. L'articolo 46 è più delicato, ma anche in questo caso cinque anni di tempo mi sembrano troppi.

Come ho già detto, quindi, propongo di costituire un comitato ristretto che esamini gli emendamenti presentati, ne aggiunga eventualmente altri, purchè si giunga a risultati concreti e si torni in Commissione senza dover affrontare una discussione inconcludente.

COLOMBO Vittorino (V.). Chiedendo, all'inizio della discussione, una valutazione d'opportunità circa il contenuto di parecchi degli articoli del provvedimento al nostro esame, non vorrei aver dato l'impressione di voler complicare le cose e non valutare adeguatamente l'importanza del presente disegno di legge.

C'è da stare attenti. Indubbiamente confermo il mio parere che sarebbe stata molto più opportuna la via di un decreto del Presidente della Repubblica anzichè di un disegno di legge per tutta la parte di carattere tecnico. Teniamo presente che l'articolo 24 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, istitutiva del Servizio sanitario nazionale, stabiliva di dare delega

al Governo per l'emanazione di un testo unico in materia di igiene e sicurezza del lavoro, secondo i principi generali indicati nella legge stessa, ovviamente (come è prescritto costituzionalmente per le deleghe legislative al Governo), e con delle eccezioni in materia di prevenzione contro gli infortuni relativa all'esercizio di servizi ed impianti gestiti dalle Ferrovie dello Stato, dal Ministero delle poste, all'esercizio dei trasporti terrestri pubblici e all'esercizio della navigazione marittima, aerea ed interna. Dalla delega sono altresì escluse le norme in materia di igiene del lavoro relative al lavoro a bordo delle navi mercantili e degli aeromobili. Queste sono le eccezioni: da una parte quelle per la prevenzione infortuni, dall'altra quelle per l'igiene degli ambienti di lavoro.

Emerge subito, per esempio, come in materia di igiene del lavoro, di cui tratta l'articolo 39, sia necessario procedere con legge perchè fa parte delle eccezioni; ma, a parte questo aspetto particolare, mi preme cogliere lo spirito di tali eccezioni, anche perchè il senatore Giustinelli ha sollevato il problema. È evidente che le eccezioni ad una normativa che doveva essere di carattere generale sono, a mio giudizio, dettate da due motivazioni fondamentali: una è la specificità tecnica del tipo di attività svolta; l'altra è costituita dal problema della possibilità di inserimento dell'attività di prevenzione e sicurezza in organismi di questo tipo, cioè un problema di compatibilità organizzativa tra queste grosse aziende (Poste, Ferrovie, eccetera) e il Servizio sanitario nazionale.

Non ho seguito, a suo tempo, tutto l'iter della legge n. 833, ma ricordo almeno in parte la discussione che si svolse: sicuramente il timore che questa nuova organizzazione del Servizio sanitario nazionale potesse ottenere solo il risultato di mettere in crisi le organizzazioni esistenti era forte. Il mantenimento del servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato mi ricordo che è stato lungamente discusso e si è poi arrivati alla decisione di conservarlo; la discussione circa la soppressione dell'ENPI è stato uno dei nodi attorno al quale il dibattito si è prolungato faticosamente. Ora, capisco e mi pare giusto che in relazione a questo tipo di problemi sia necessaria una legge, anche se

poi devo dire che le risorse sono abbastanza generiche. In definitiva, infatti, quando all'articolo 42 si pone il problema della vigilanza, di fatto si rinvia ad un decreto successivo e non è che si determini granchè, mentre questa poteva essere la sede se non per una definizione completa, almeno per la fissazione dei principi.

Per un altro verso, c'è tutta una parte che è molto dettagliata e sulla quale mi sento di dire poco, perchè è la parte più strettamente tecnica in materia di prevenzione degli infortuni e di sicurezza. Su questa parte confermo il mio parere positivo.

Allora mi domando e pongo la questione anche al Governo: è il caso di procedere all'esame dell'intero testo o non è forse il caso di stralciare tutta la parte relativa alla prevenzione, sostituendola con un solo articolo che dia delega al Governo in materia fissando, se occorre, dei principi o richiamando principi esistenti altrove? Oltretutto, in questo modo si otterrebbe il risultato di non perdere tempo. Infatti, dal momento che all'articolo 47 si prevede un regolamento di attuazione entro un biennio - o un anno, ammesso che la Commissione si orienti a diminuire il periodo - potremmo dare questo stesso lasso di tempo al Governo per emanare il provvedimento delegato, quindi senza alcun ritardo o complicazione.

Questo potrebbe essere un modo di procedere che sottopongo al Governo in quanto per tutta una parte credo che la nostra discussione possa essere di scarsa utilità, mentre un parere della Commissione consultiva permanente di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 1955, integrata come previsto dall'articolo 41 del presente disegno di legge, potrebbe essere molto più utile che non la nostra discussione.

Pur rimettendomi al parere del Governo e della Commissione e accettando la proposta di istituzione di un comitato ristretto, mi sembra che il modo di procedere che ho indicato possa essere più fruttuoso e costruttivo ai fini comuni, senza alcun intralcio sostanziale al varo dei provvedimenti, con un procedimento tutto sommato più razionale e forse più veloce.

Entrando nel merito, devo richiamarmi a

quanto detto dal collega Giustinelli in tema di barriere architettoniche. Per la verità, ripensandoci, mi sembra che questo sia un tema che esuli dalle norme di questo disegno di legge. Le barriere architettoniche attengono alle facilitazioni per il personale handicappato, mentre qui si tratta di prevenzione contro gli infortuni e di igiene del lavoro. Qualche problema può essere connesso, ma mi sembra che nel complesso la materia non rientri in tali norme.

PRESIDENTE. Penso non ci siano problemi circa la costituzione di un comitato ristretto, il quale, proprio per le considerazioni che sono state fatte, dovrebbe concludere i propri lavori nell'arco di 15 o 20 giorni, perchè altrimenti si sommerebbero ulteriori ritardi.

Soprattutto mi pare di poter dire che si deve operare una scelta preliminare, cioè se ridurre a pochissime norme il contenuto del disegno di legge, venendo incontro all'orientamento che più volte in sede parlamentare si ripropone, che è quello di delegificare al massimo invece di legiferare su tutto, anche su materie prevalentemente tecniche che possono essere oggetto di regolamentazione amministrativa, anche perchè si tratta di materie che necessitano di sempre più rapidi aggiustamenti e modificazioni.

COLOMBO Vittorino (V.). Anche perchè se al precedente del provvedimento sulle Ferrovie aggiungiamo anche l'intervento legislativo per questo settore, poi, per coerenza, dovremo procedere per legge anche per i trasporti, per la navigazione marittima e così via.

PRESIDENTE. Il fatto che vi sia un precedente non costituisce per noi un vincolo a seguire la stessa strada, in questo caso.

Risolto questo nodo preliminare, penso che potrà essere più facile arrivare ad una conclusione dell'iter del provvedimento e con un consenso che ritengo potrà essere piuttosto ampio, senza perdere altro tempo.

GIUSTINELLI. Penso che la proposta di formare un comitato ristretto possa essere senz'altro condivisa. Vista la particolarità della materia, forse sarebbe opportuno che questo

comitato fosse assistito da tecnici dell'Amministrazione per la parte che un po' tutti abbiamo pensato di stralciare.

Volevo solo riprendere una considerazione del senatore Vittorino Colombo che dà una valutazione, peraltro giustissima, dell'articolo 24 della legge n. 833, laddove dice che sostanzialmente la legge ha inteso far salve le competenze dei Ministeri dei trasporti e delle poste per quanto riguarda le ferrovie, le telecomunicazioni e le poste. Il problema che credo ci dobbiamo porre è un altro. Se in qualche modo si dovesse giungere a varare questo testo unico, credo che i suoi riflessi sarebbero considerevoli sia sul regolamento delle Ferrovie che su quello delle Poste. Infatti ci sono, certo, aree di assoluta specificità, ma ci sono anche aree di sovrapposizione; per cui, evidentemente, se il Comitato elettrotecnico italiano dovesse varare certe norme, una probabile ricaduta ci sarebbe su tutti gli operatori che si avvalgono di queste norme. Ecco perchè sarebbe estremamente importante, a questo punto, riflettere sull'opportunità di riconsiderare certe scelte, per non andare su strade sbagliate e vecchie.

Con queste motivazioni aggiuntive, il mio Gruppo dà il suo assenso alla costituzione di una sottocommissione.

Ritengo, però, che le considerazioni sulle barriere architettoniche debbano essere approfondite proprio nell'ottica della sicurezza e della prevenzione, perchè possono crearsi delle situazioni in cui è proprio l'handicappato che potrebbe soffrire in modo particolare della mancata previsione di certe strutture.

Si tratta, comunque, di aspetti che verranno da noi esaminati.

Come Gruppo comunista - ripeto - concordiamo con la proposta di istituire una sottocommissione ed anche con la valutazione fatta dal Presidente, di procedere in tempi estremamente rapidi per arrivare a concludere nel più breve tempo possibile.

*CARTIA, relatore alla Commissione.* Il relatore concorda sulla necessità di istituire una sottocommissione e rinnova l'invito che ha fatto il senatore Giustinelli al Governo affinché ci sia una collaborazione da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Concordo, inoltre, anche sull'opportunità di valutare la possibilità di limitare i contenuti del disegno di legge attraverso il ricorso alla delega.

A tale riguardo, quindi, si potrebbe già partire dall'idea di stralciare la parte tecnica al momento della stesura del provvedimento.

*DEMITRY, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Possiamo arrivare anche alla conclusione di stralciare tutta la parte che interessa la prevenzione infortuni, delegando il Governo ad emanare un testo unico.

**PRESIDENTE.** Stante le risultanze emerse dal dibattito, la Commissione decide di nominare una apposita sottocommissione che si riunirà a partire da mercoledì 18 febbraio, alle ore 15, per approfondire i diversi aspetti del disegno di legge.

Invito pertanto i vari Gruppi a designare i membri che faranno parte della sottocommissione.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

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

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

**«Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana» (1438)**, approvato dalla Camera dei deputati.

(Discussione e approvazione)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana», già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione sul disegno di legge in esame.

*PATRIARCA, relatore alla Commissione.* Desidero innanzitutto chiedere scusa ai colleghi per il ritardo che la predisposizione della mia relazione ha subito e spiegare che tale ritardo, almeno in parte, è stato dovuto all'attesa di alcune decisioni (delle quali parlerò poi nel

corso del mio intervento) che dovevano intervenire ad opera della Comunità economica europea.

Il testo del disegno di legge trasmessoci dalla Camera dei deputati offre indubbiamente l'opportunità di un intervento correttivo in un settore ormai dominato da un protezionismo sfrenato, che ha provocato ulteriori guasti nel settore del trasporto marittimo mondiale, aggravando la situazione di crisi già esistente.

Poichè la recessione ha chiamato il protezionismo ed il protezionismo ha alimentato nuova recessione, ciò ha determinato una situazione di grave preoccupazione, al punto tale che recentemente gli 88 paesi che aderiscono al GATT hanno convenuto sull'opportunità di un'analisi e di un intervento in materia al fine di tentare di rimuovere alcune forme smaccate di protezionismo, specialmente di quello praticato dalle Nazioni a commercio statale che escludono nella maniera più totale, ad eccezione di qualche frangia marginale, la presenza di vettori stranieri.

Il 1° luglio 1987 entrerà in vigore e sarà direttamente operante il regolamento approvato dal Consiglio dei Ministri della Comunità europea il 16 dicembre scorso concernente «una azione coordinata per la salvaguardia del libero accesso ai carichi nei traffici oceanici».

Questo regolamento, che è teso a difendere l'industria armatoriale della CEE dalle discriminazioni ed interferenze degli altri Stati, presuppone, come dice il titolo stesso, una azione coordinata tra la Comunità e i singoli Stati membri.

Il disegno di legge che oggi si discute è nato e cresciuto in parallelo con il provvedimento della Comunità europea, il quale ha anche preso alcuni spunti dal nostro testo, cosicchè le due normative - la normativa CEE e il testo predisposto dal Governo ed esaminato, nonchè in un certo senso corretto, dal Parlamento - si integrano a vicenda e costituiscono una risposta più articolata alla crisi cui poco fa accennavo.

La prossima entrata in vigore del Regolamento comunitario ci vincola quindi ad approvare la legge italiana in tempi sufficienti perchè possa entrare pienamente in vigore, eventualmente anche nei suoi aspetti regolamentari, prima del 1° luglio 1987.

La normativa comunitaria è poi completata in questa materia anche da un altro Regolamento che entra in vigore anch'esso il 1° di luglio e che riguarda la difesa da eventuali pratiche di *dumping* in materia di noli marittimi effettuate da compagnie straniere. Il primo provvedimento dunque riguarda la difesa nei confronti di norme discriminatorie emanate dai Governi stranieri, il secondo la difesa da azioni distorsive messe in atto da compagnie straniere con operazione di *dumping* o creazione di monopoli.

Questa politica di cui anche la Comunità ha avvertito l'urgente bisogno, tanto che costituisce il primo atto di politica marittima della Comunità stessa, è alla base del nostro disegno di legge.

Le profonde trasformazioni che stanno avvenendo nel campo dei trasporti marittimi rendono infatti necessaria la predisposizione di strumenti legislativi idonei a consentire alla Pubblica amministrazione di fronteggiare le situazioni che si possono presentare, senza doverle soltanto subire, a tutela della nostra marina mercantile ed in generale degli interessi economici italiani.

Le situazioni che oggi più incidono sui nostri traffici marittimi, e che ancor più potranno incidere in un prossimo futuro, possono essere ricondotte sotto quattro specie.

La prima di esse, quella più diffusa, riguarda le discriminazioni e le riserve di bandiera. Atti cioè messi in atto dalla Pubblica amministrazione tendenti a favorire la propria bandiera (o anche bandiere consorelle) nella acquisizione dei carichi. Si può trattare di leggi o anche di provvedimenti di altra natura: doganali, fiscali portuali, eccetera, o anche di comportamenti non aventi origine da atti scritti ma che comunque limitano le possibilità operative del nostro armamento in quel paese. Basti pensare a ciò che avviene in alcuni paesi del Nord Africa. Talvolta - il caso è molto frequente - l'intervento si esplica anche all'interno del nostro Paese, come è il caso delle prescrizioni di carico contenute (o imposte) nei contratti commerciali, che obbligano i nostri esportatori ed importatori ad imbarcare la merce su certe navi od obbligano a mettere a disposizione la merce in esportazione in porto italiano lasciando al compratore di disporre per il

trasporto o, in senso contrario, quando si tratta di importazione.

Questo riguarda particolarmente i paesi a commercio di Stato che prescrivono sistematicamente l'imbarco della totalità di carico su navi di bandiera, mediante contratti di acquisto FOB (vale a dire vettore scelto dal compratore) e contratti di vendita CIF (cioè vettore scelto dal venditore). In entrambi i casi il *dominus* della scelta del caricatore è sempre il paese terzo.

Occorre poi tener conto della partecipazione unilaterale ad un traffico, che è la seconda delle situazioni cui facevo poc'anzi cenno.

Questa situazione si verifica usualmente nei rapporti con i paesi ad economia di Stato. In questi paesi le importazioni e le esportazioni vengono effettuate da organizzazioni pubbliche le quali possono, obbedendo a direttive interne, effettuare tutti gli acquisti sulla base FOB e tutte le vendite sulla base CIF, tenendo quindi nelle loro mani tutto il trasporto marittimo che, come è ovvio, copriranno per quanto materialmente possibile con naviglio nazionale.

Accade così che la nostra marina mercantile è totalmente esclusa non solo dai traffici marittimi tra questi ed altri paesi ma anche dai traffici tra questi e l'Italia; traffici che essendo bilaterali dovrebbero per natura appartenere egualmente ai due paesi. A questo punto mi corre l'obbligo di ricordare il lavoro svolto nelle conferenze internazionali e in particolare desidero mettere in rilievo lo sforzo compiuto dall'UNCTAD e i suoi recenti accordi (40/40/20) che sono completamente saltati e inoperanti.

Vi è poi una situazione di eccessivo squilibrio. Accade talvolta che si verificano situazioni di macroscopico squilibrio tra la partecipazione della marina di un certo paese al traffico italiano e la partecipazione della marina italiana al traffico di quel paese.

Ciò può verificarsi per molti motivi, ad esempio se si tratta di un paese che ha scarso traffico nazionale ed una forte marina, mentre l'Italia ha notoriamente un fortissimo traffico nazionale nel quale quella marina può inserirsi; o perchè l'Italia si trova geograficamente sulle rotte di traffico di quel paese mentre quel paese non è sulle rotte di traffico italiane, od eventualmente anche per altre ragioni.

È evidente che un simile stato di cose, che non dipende da volontà od atti aggressivi di quello Stato, non dovrebbe dar luogo a preoccupazioni ed a possibili misure di intervento del Governo italiano se ci si trovasse in un mercato libero.

Poichè invece ci troviamo in un mercato che non è più totalmente libero ma nel quale le aree di libertà di traffico si vanno via via restringendo, è evidente che le marine esuberanti, dei paesi cioè che hanno più marina che traffico, vanno via via concentrando le loro attività sulle aree rimaste libere.

L'Italia, che è ai primi posti nel mondo per entità di traffico e che è ancora un'area totalmente libera e per giunta si trova su importanti rotte di traffico, è particolarmente appetita, per cui molte marine straniere si riversano sempre più sul nostro mercato.

In questa situazione è necessario che il Governo disponga della possibilità non di vietare ma di limitare la partecipazione di queste marine al nostro traffico, nelle quantità che, di volta in volta, dovranno essere valutate in rapporto al complesso delle situazioni e considerate in tale contesto ragionevoli. Perciò la Commissione deve valutare non solo le azioni di reciprocità nei riguardi dei paesi che attuano rigidamente le riserve, ma deve anche intervenire in alcune situazioni di tipo particolare, con quella gradualità che la Commissione sarà in grado di registrare, dopo aver analizzato questo aspetto del traffico.

Circa le aziende dominanti, esiste attualmente e si va rafforzando di anno in anno la possibilità che grandi aziende straniere o consorzi di aziende, avvalendosi delle loro grandi dimensioni e di grandi disponibilità finanziarie (spesso derivanti da altre attività economiche), cerchino di impossessarsi e dominare taluni traffici, imponendosi con la loro forza finanziaria. Pensate alle navi giramondo che, nonostante l'impegno massiccio di capitali, alla fine non hanno dimostrato quella vitalità che si temeva da una parte e si sperava dall'altra.

La tecnologia oggi molto avanzata (per esempio nel settore dei contenitori) e le strutture integrate (per esempio nei servizi combinati terra-mare) portano alla necessità di grandi investimenti, per cui quando un

gruppo straniero molto forte si fosse impossessato di un settore del trasporto marittimo comprendente l'Italia, sarebbe poi impossibile per qualsiasi azienda, o anche gruppo di aziende italiane, riuscire a riconquistare quel settore del mondo ed operare.

Queste quattro fondamentali esigenze di difesa sono raggruppate nel nostro disegno di legge, nelle tre possibilità di intervento contenute all'articolo 1. Con questo si dà la possibilità all'amministrazione di intervenire, qualora si presentino quei fatti dannosi che la legge prevede, per limitare, ed in casi particolarmente gravi vietare, la partecipazione al traffico italiano di compagnie straniere.

Si deve tenere presente che questa possibilità di intervento concessa all'amministrazione italiana è pienamente in linea con la politica della Comunità europea e con gli impegni assunti in campo internazionale dall'Italia. L'intervento, infatti, ha lo scopo di contrastare pratiche discriminatorie o monopolistiche provenienti dall'esterno e quindi di garantire sul mercato italiano del trasporto marittimo la più ampia libertà nel corretto gioco della concorrenza.

L'aspetto della limitazione quantitativa che può essere imposta in taluni casi alle compagnie straniere, e che trova parallelo riscontro nella possibilità di fissare quote di traffico prevista dalla norma della CEE, può consentire una straordinaria capacità di difesa nei confronti di quelle forme nuove di conquista monopolistica del mercato che si stanno delineando in alcuni traffici di linea di grande rilievo. Questo modello ricalca in certo qual modo il sistema da sempre esistente nell'ambito dei rapporti internazionali di commercio, nei quali tutti gli Stati usano difendersi da possibili interventi di *dumping* o anche di eccessiva competitività commerciale, mediante l'applicazione di quote annuali di importazioni di certi prodotti. Lo stesso concetto, applicato in campo marittimo nelle medesime situazioni, comporta la possibilità per la nostra amministrazione di fissare quote di partecipazione di talune compagnie o armamenti stranieri nel nostro traffico, in misura tale da non costituire elemento di danno o distruzione per la nostra marina mercantile.

È questa forse la novità sostanziale di questo provvedimento rispetto alla legge n. 388 del

1963, che va a sostituire; ma si tratta di una novità rivoluzionaria, resa necessaria però dalle nuove condizioni del mercato, delle tecnologie, delle possibilità finanziarie.

L'importanza e la efficacia di questo provvedimento sono dimostrate da due fattori concomitanti ed opposti: da un lato la pressante richiesta di approvazione rapida che ci perviene dal mondo armatoriale italiano, sia pubblico che privato, dall'altro il timore con cui numerosi paesi stranieri, che generalmente praticano attività discriminatorie, nonché compagnie che stanno perseguendo obiettivi di dominio su certi settori del mercato, seguono da tempo l'iter legislativo di questo progetto di legge.

L'Italia in questo settore è considerata un paese aperto, libero e la sua apertura, la sua posizione strategica in quest'ultimo periodo l'hanno messa in gravi difficoltà. L'invadenza degli stranieri nell'attività marittima italiana e la impossibilità di ricercare un minimo di reciprocità da parte degli armatori italiani sono senz'altro due delle cause della crisi che ci ha investito e che conseguentemente ha generato la crisi dei nostri cantieri.

Riteniamo che il provvedimento in esame, sotto certi aspetti, faccia perdere all'Italia, sul piano della considerazione generale, la sua posizione di grande prestigio, ma al tempo stesso è una necessità che pur avendo cercato di ritardare dobbiamo ormai affrontare, anche in conformità delle disposizioni da parte della CEE. A questo punto è necessario, quanto meno, che i paesi concorrenti sappiano che abbiamo gli strumenti, eventualmente da attivare, per evitare i danni subiti nel passato.

A maggior completezza dell'informazione farò pervenire ai colleghi un prospetto della Finmare sui principali paesi interessati ai traffici marittimi e sul loro comportamento nei riguardi della riserva di carico e produzione di bandiera. Da questa analisi potrete rendervi conto di come la situazione sia drammatica e come sia urgente che l'Italia abbia un regolamento che le consenta di intervenire in questo settore particolare. Per tale motivo dobbiamo sollecitare la rapida approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua ampia esposizione. Dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Risulta dallo studio, a cui lo stesso relatore ha fatto riferimento, che in questi ultimi venticinque, trent'anni la quasi totalità dei paesi aventi una flotta mercantile anche di relative dimensioni ha adottato misure protezionistiche che ha contribuito alla crisi della marina italiana. Si tratta di paesi sia appartenenti al mondo industrialmente avanzato, sia in via di sviluppo dell'Africa, dell'America latina e dell'Asia. L'adozione di strumenti legislativi è stato un movimento che si è svolto a livello mondiale, mentre in Italia, paese che tuttavia detiene nel campo del traffico marittimo un certo ruolo, solo ora a difesa della nostra bandiera e della nostra marina mercantile si arriva a discutere un siffatto provvedimento.

Il dover ricorrere a norme protezionistiche (come quelle contenute nell'articolo 1 del presente disegno di legge) è la conferma di quali e quanti mutamenti siano intervenuti nel mercato del trasporto marittimo; nel contempo dimostra però quanto sia limitata l'incidenza di misure pure importanti, assunte in passato a livello internazionale, per pervenire a forme di regolamentazione del mercato, visto che le disposizioni emanate sono risultate in generale largamente disattese.

Ho l'impressione che con il disegno di legge ora in discussione si voglia conferire al Governo italiano la facoltà di sottoporre ad autorizzazione il trasporto su navi battenti bandiera di paesi che, limitando la libertà di concorrenza nei traffici internazionali, danno luogo a effetti pregiudizievoli per la marina mercantile italiana. In realtà il processo di messa in discussione della libertà di concorrenza ha avuto inizio verso la fine degli anni '50 a causa del profondo modificarsi dei rapporti internazionali: da un lato, la fine del colonialismo e, dall'altro, l'esigenza specifica di tutela dello sviluppo di quelle economie emergenti, compreso il ruolo delle loro flotte. È così che, per esempio, nel 1974 si giunse in sede UNCTAD alla convenzione internazionale (poi definita codice di comportamento delle *conferences*, di linea) secondo cui per soli questi traffici si stabiliva il principio che gli armamenti dei due paesi capolinea partecipassero al rispettivo traffico nella misura del 40 per cento ciascuno, riservando a terzi il 20 per

cento del totale. Era un tentativo di regolamentazione del mercato marittimo mondiale.

Questa misura ben presto però si estese a tutti i traffici marittimi oltrepassando anche i limiti fissati, arrivando così alla divisione in sole due parti in ragione del 50 per cento ciascuno.

Se dinanzi a questa realtà è giusto che il nostro Paese assuma misure legislative a difesa della marina mercantile italiana, vogliamo subito sottolineare che queste disposizioni non possono essere considerate risolutive dei grossi problemi di fronte ai quali continua a trovarsi la flotta di bandiera italiana sia per validamente difendere le nostre attuali quote di mercato, sia - cosa ancor più difficile - per accrescere tali quote. Queste disposizioni sono destinate nel giro di pochi anni a perdere la loro efficacia, per lo meno nei confronti di tutti i paesi della Comunità economica europea. Dico questo perchè - come tutti i presenti sanno - nel 1992 avremo la liberalizzazione del trasporto a livello comunitario, per cui non hanno alcun valore per le marinerie europee misure di tipo protezionistico quali quelle che si stanno assumendo; avranno invece valore queste misure per tutti gli altri paesi.

Il relatore ha detto che si va delineando all'interno della CEE un tentativo di uniformare la normativa che regola i comportamenti delle flotte europee all'interno della Comunità: si tratterà perciò anche di vedere come uniformare le posizioni che in seguito andremo assumendo rispetto sia a questo disegno di legge che alla nuova normativa CEE.

Pur apprezzando il disegno di legge in esame - tant'è che daremo a questo voto favorevole -, vorremmo sottolineare che una buona politica marinara, che punti ad elevare la partecipazione del trasporto marittimo, dovrebbe ricercare tre condizioni: in primo luogo, assicurare continuità nei processi avviati negli anni 1984, 1985 e 1986 con la Finmare per l'innovazione della flotta nazionale al fine di avere un recupero della capacità competitiva, condizione necessaria per accrescere le nostre quote di traffico; secondariamente, pervenire a un modo qualitativamente nuovo e diverso, in particolare a livello di Ministero del commercio con l'estero, nel considerare il valore economico e non solo economico che assume la difesa della riserva di traffico sia per la flotta

che per l'economia del Paese (troppo spesso si è fatto di tale questione materia di scambio ai fini dell'acquisizione di una commessa o per concludere un accordo commerciale). La terza condizione riguarda i grandi enti pubblici, i quali sono i grandi importatori di merci di massa. Per questi enti ciò che conta attualmente è il contratto, la discussione sul costo del nolo; il resto è cosa che a loro non interessa.

Questo atteggiamento, che sembra non voler travalicare l'orizzonte aziendale o del gruppo, provoca grosse perdite alla finanza pubblica e all'economia del Paese. Se è valida norma guardare all'economicità del trasporto delle merci, credo che sia altrettanto valido, ai fini dell'interesse non solo aziendale ma generale, dell'intera società, che a parità di costo - quindi ad un costo competitivo - siano in questa luce garantite alla flotta nazionale quelle riserve di traffico definite dagli stessi accordi internazionali. Venir meno ad un tale impegno significa voler colpire in modo consapevole gli interessi della intera collettività nazionale. Mi sembra di poter affermare che si possono difendere gli interessi delle aziende o dei gruppi in stretta sintonia con l'interesse più generale dell'economia nazionale.

Confermo quindi che, così come è avvenuto alla Camera, anche in questa sede esprimeremo voto favorevole al disegno di legge al nostro esame.

SEGRETO. Signor Presidente, con il mio intervento non voglio entrare nel merito del disegno di legge in discussione, ma sostanzialmente preannunciare il voto favorevole della mia parte politica. Il senatore Patriarca ha fatto una relazione a mio parere pertinente e basata su motivi validissimi. Vorrei però far rilevare - è un rilievo benevolo che non rivolgo al relatore - che la commissione prevista all'articolo 2, composta da 17 rappresentanti più un membro supplente per ogni rappresentante, mi sembra che sia un po' troppo pletorica. Ritengo che ciò sia in contrasto con una nuova e moderna tendenza che vuole invece una riduzione del numero dei membri di tutte quelle commissioni che oggi appaiono mastodontiche perchè si è giunti alla conclusione che tale pletoricità comporta impedimento alla funzionalità stessa delle

commissioni che si formano ad ogni livello amministrativo.

Pongo quindi all'attenzione del relatore e del Ministro la mia osservazione; comunque, qualora si preferisse evitare di modificare questo aspetto per non porre alcun tipo di ostacolo all'approvazione del disegno di legge, la nostra posizione sarebbe ugualmente favorevole ad un'approvazione del disegno di legge stesso così com'è, nella speranza che la commissione cui mi sono riferito possa comunque lavorare bene malgrado l'elevato numero dei suoi componenti.

Sempre in relazione all'articolo 2, laddove si dice che il Presidente di detta commissione sarà designato dal Ministro della marina mercantile, sarebbe stato più opportuno formulare tale norma con maggior precisione. Le mie osservazioni comunque non sono di carattere sostanziale perchè siamo in ogni caso d'accordo - ripeto - ad approvare il disegno di legge così com'è.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, ci rimettiamo completamente alla relazione del senatore Patriarca che ha delineato il panorama nel quale si inserisce l'attuale provvedimento, panorama che ci rende convinti della necessità del provvedimento stesso. Non ci nascondiamo che ogni tipo di protezionismo può costituire in definitiva una distruzione di ricchezza. Tuttavia si tratta di misure ben delimitate di difesa, direi di stabilimento di un minimo di reciprocità in casi indicati con precisione e per di più con facoltà di intervento da parte del Ministro.

Non è la legge quindi che stabilisce di per sé l'intervento; questo è deciso dal Ministro al quale è concessa l'autorità di dare esecuzione alla legge con l'ausilio della commissione di cui all'articolo 2, commissione che - ha ragione il senatore Segreto - è un po' pletorica. Tuttavia va detto che indubbiamente gli interventi, i provvedimenti, le restrizioni di cui all'articolo 1 sono di tale rilievo che preferisco una commissione anche un po' ampia, ma compiutamente rappresentativa, piuttosto che il pericolo di una commissione più agile che però poi possa soffrire perchè non sufficientemente espressiva degli enti, degli interessi, delle esigenze che devono

essere tenuti presente nell'emanare provvedimenti di tale rilievo.

È con questo spirito che riteniamo di dover approvare il testo del disegno di legge così come pervenutoci dalla Camera dei deputati, senza ulteriori modifiche.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**PATRIARCA, relatore alla Commissione.** Signor Presidente, non credo di dover fare una vera e propria replica anche perchè ci sono state sostanzialmente adesioni alla relazione ed anche qualche apprezzamento. Vorrei soltanto fare alcune precisazioni. È chiaro che siamo convinti, senatore Bisso, che questo provvedimento da solo non risolve i problemi della crisi del nostro armamento nè, conseguentemente, quelli della nostra cantieristica, anche se indubbiamente contribuisce ad eliminare una distorsione che si va sempre più aggravando in ordine all'esclusione della nostra bandiera anche da trasporti significativi che avvengono sul territorio nazionale.

Il richiamo alle aziende di Stato che il senatore Bisso ha fatto con molta cautela vorrei invece farlo, signor Ministro, con molta fermezza perchè più volte nel passato abbiamo sollecitato il Governo ad intervenire, in modo particolare nei riguardi dell'ENEL per il trasporto del carbone. Non solo, ma abbiamo chiesto - il Governo stesso ha chiesto - all'ENEL di privilegiare nei carichi non soltanto l'armamento italiano in generale, ma in particolare anche quell'armamento italiano che si è rinnovato e che, in un momento di grande difficoltà, ha avuto fiducia nelle indicazioni del Governo ed ha rinnovato la propria flotta. Occorre inoltre evitare, lo dico con molta fermezza, che surrettiziamente enti quali l'ENI o l'ENEL manchino di rispettare le riserve di carico. È infatti accaduto che, pur affidando commesse ad armatori italiani, non si sia specificata la necessità di servirsi di vettori nazionali, mentre in qualche occasione è addirittura avvenuto che molti traffici pubblici siano stati effettuati da bandiere di comodo, le cosiddette bandiere-ombra. Ciò va assolutamente evitato; lo abbiamo ribadito più

volte in passato ed io vorrei sottolinearlo anche in questa circostanza.

Indubbiamente il provvedimento in discussione non risolve tutti i nodi e ci sarebbe bisogno di ben altro. Sull'argomento però si è sviluppato un dibattito molto ricco di spunti che sarebbe forse bene riprendere. Tra l'altro si è anche parlato dell'opportunità e necessità di organizzare, come già avviene in Germania, una seconda bandiera per consentire una migliore articolazione del traffico che interessa la nostra marineria anche in rapporto ai costi di gestione del personale. E, proprio per quanto concerne questo ultimo aspetto, mi auguro che presto si arrivi ad affrontare il problema dei costi diversificati del personale marittimo. Il ricorso al personale del Terzo mondo, che avviene con estrema facilità da parte di altre bandiere, infatti, crea condizioni di disparità e disagio nei riguardi del nostro armamento. Anche questo fattore che una volta era «tabù» va dunque affrontato con coraggio e determinazione, sebbene con opportuna gradualità. Ciò si rende necessario per evitare che nel settore si verifichino quelle stesse turbative che ora si sono determinate nel porto di Genova. Se vogliamo agire con efficacia dobbiamo quindi liberare dai lacci e dai laccioli che l'opprimono questo settore che obbedisce ad una logica internazionale molto particolare e che è oggi investito da una tempestosa ricerca di spazi. È ormai noto a tutti, infatti, che sul piano mondiale ci troviamo in presenza di un enorme squilibrio di vettori troppo sovrabbondanti rispetto al traffico che, anche per effetto della recessione, è andato, al contrario, diminuendo.

Certamente si sarebbe potuto fare un discorso più ampio e pertinente, e noi siamo sempre disposti a compierlo; intanto però, in cambio del nulla, abbiamo quanto meno questo strumento, reso necessario anche dall'intervento della CEE, che può offrire al Ministero della marina mercantile gli strumenti necessari per organizzare un minimo di difesa.

Passando ora a ringraziare il collega Segreto per la sua cortesia e per i suoi apprezzamenti, volevo tranquillizzarlo in ordine alla commissione prevista all'articolo 2 che, tenuto conto della complessità delle azioni che da essa devono essere organizzate e promosse, non

risulta affatto pletorica. Poichè non si può prescindere da una serie di riferimenti che coinvolgono le responsabilità ministeriali più varie, di detta commissione verranno a far parte i rappresentanti dei diversi Ministeri interessati. Essa è inoltre composta da rappresentanti degli armatori e dei caricatori, oltre che da due esperti in materia tecnico-giuridica, essenziali nel formulare indicazioni che non contrastino col diritto internazionale. Può darsi che, in altre occasioni, siano state formate commissioni pletoriche e indubbiamente a volte si è manifestata la tendenza a mettere più gente del dovuto, mi pare però che in questo caso ci si sia limitati allo stretto indispensabile.

Ora, e sono sicuro che il Ministro si adopererà attivamente per questo, è essenziale che la commissione adotti uno spedito ritmo di lavoro. È necessario, infatti, intervenire rapidamente in ordine a certe situazioni che rischiano altrimenti di incancrenirsi.

Non credo di dover aggiungere altro. Ringrazio per le adesioni che le varie parti politiche hanno manifestato e mi auguro che quello in discussione si riveli solo il primo di una serie di provvedimenti che ci mettano in condizione di difendere la dimensione internazionale della nostra marineria e di rimuovere gli ostacoli cui abbiamo fatto cenno.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Desidero ringraziare il relatore Patriarca per la chiara relazione svolta in appoggio al disegno di legge pervenuto dalla Camera dei deputati nonchè i colleghi Bisso, Segreto e Vittorino Colombo che hanno assicurato l'apporto dei loro rispettivi Gruppi al varo definitivo di questo provvedimento tanto atteso dall'armatoria italiana. Nessuno di noi si illude che il disegno di legge in discussione sia in grado da solo di risolvere tutti i problemi che affliggono l'armatoria nazionale, esso però fornisce ugualmente al Governo uno strumento che potrà essere usato per creare delle condizioni di favore nelle trattative con gli altri paesi, particolarmente quelli che non fanno parte della Comunità economica europea.

I regolamenti di recente varati in ambito comunitario imboccano la strada di una sempre più accentuata liberalizzazione e per-

tanto la competizione tra le flotte della Comunità stessa rimarrà completamente aperta anche se in quegli stessi regolamenti sono stabilite delle norme in base a cui la CEE e i singoli paesi che ne fanno parte potranno muoversi - almeno nel periodo transitorio di passaggio dalla regolamentazione preesistente a quella che entra in vigore il primo luglio 1987 - a difesa della propria bandiera.

Io ritengo che nessuno voterà con entusiasmo questo disegno di legge perchè, come è stato da più parti sottolineato, esso si pone quasi come una necessità rispetto ad un mercato internazionale condizionato e sostanzialmente distorto da una serie di iniziative di altri paesi. Mi riferisco innanzitutto ai paesi in via di sviluppo, che adottano una protezione di bandiera molto accentuata, e poi ai paesi ad economia di Stato che spesso praticano un vero e proprio *dumping* e comunque il controllo ferreo su tutto il trasportato da e per quei paesi. Noi in linea di principio saremmo piuttosto favorevoli ad una generalizzata liberalizzazione, però - ripeto - le esperienze ci hanno insegnato come sia necessario ricorrere anche ad iniziative contro certe manovre. Ne abbiamo avuto una recente esperienza nei confronti del Taiwan, perchè siamo riusciti ad avviare e, sostanzialmente, a trovare accordi tra le parti.

L'uso della facoltà che viene consentita al Governo, in maggiore misura e con maggiore agilità di quanto non fosse consentito precedentemente, vale per un protezionismo necessario ad evitare che azioni altrui, rispetto alla libera competitività, possano comportare effetti negativi per la bandiera italiana.

In risposta al senatore Patriarca, faccio presente che dovremmo già nel corso di quest'anno, e spero appena varato il decreto sui porti, affrontare in maniera globale questa tematica, perchè da una parte ci troviamo di fronte all'iniziativa di tutela della bandiera italiana, allo stesso modo come per altri paesi, dall'altra siamo in presenza di un fenomeno di sostanziale liberalizzazione. Ormai quasi tutti i paesi europei sono ricorsi non solo alle bandiere-ombra, ma a quelle che vengono chiamate di «convenienza», dove l'investimento armatoriale possa usufruire di tutta quella serie di componenti agevolative del costo che

sono presenti in molte altre bandiere del mondo. Quindi, c'è questa contraddizione, in un certo senso, ma è una contraddizione non solo del nostro Paese, ma di tutti i paesi che tutelano i propri traffici; nello stesso tempo, i vari paesi tengono anche a favorire, o quanto meno a permettere, un intreccio di bandiere che sembra, ripeto, in qualche misura contraddittorio con la nostra posizione. Realisticamente questo significa che siamo in una fase di passaggio, in una posizione di verifica e che le politiche trascorse non sono valse nei confronti di un traffico che è libero e che non ha saputo darsi regole valide a livello internazionale, tali per cui all'interno di quelle regole la libertà non fosse esercitata in maniera maliziosamente distorta, per i metodi non sempre corretti rispetto alle linee generali della libertà dei traffici regolamentati secondo principi generali. Quindi, certamente il disegno di legge è rilevante e importante; starà al Governo usarlo con la giusta moderazione, perchè non appaia un ombrello gratuito nei confronti dell'armatore italiano, ma un ombrello che venga aperto solo nei casi dovuti.

Aggiungo due annotazioni. La prima riguarda la riserva di traffico da parte degli enti di Stato che provvedono a grandi trasporti di massa. Anche in questo caso la marina mercantile svolge un'azione, che deve essere ai confini della costituzione di posizioni di rendita, nei confronti dei vari enti che hanno una managerialità ed imprenditorialità. È ben vero che questo è un sistema largamente in uso e che, quindi, avremo e continueremo ad usare anche noi l'attenzione dovuta.

La seconda annotazione riguarda la commissione di cui all'articolo 2. I sospetti di pletoricità ci sono sempre, ma i senatori possono capire come un'iniziativa per applicare le indicazioni dell'articolo 1 abbia bisogno non solo di una volontà da parte del Ministero della marina mercantile, ma di una volontà più complessa. C'è bisogno di un concorso di attenzione e di sostegno anche a livello dei Ministeri degli esteri, del commercio con gli esteri e di altri perchè queste iniziative devono essere inserite in una valutazione globale dei rapporti tra l'Italia e gli altri paesi. Infatti si è dovuto constatare come l'interesse dell'armatoria, l'interesse del rapporto di traffico marit-

timo sia stato qualche volta disatteso all'interno del globale rapporto commerciale con paesi terzi da parte italiana. Il nolo non è una componente a cui si presti molta attenzione. Il compito della commissione sarà di far emergere la rilevanza e il significato mediato e immediato dei noli in una politica globale del rapporto commerciale tra Italia e altri paesi.

Ringrazio per il voto che da parte della Commissione, mi sembra di capire, sarà favorevole al disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

#### Art. 1.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro degli affari esteri, con il Ministro delle finanze e con il Ministro del commercio con l'estero, su proposta della Commissione di cui al successivo articolo 2 - nel rispetto degli impegni internazionalmente assunti dal nostro paese e in particolare di quelli derivanti dal trattato istitutivo della Comunità economica europea e dalla partecipazione dell'Italia alla Organizzazione di cooperazione e di sviluppo economico (OCSE) - ha facoltà di adottare le seguenti misure:

a) limitare o vietare la partecipazione al trasporto marittimo originato dal sistema economico nazionale in entrata ed uscita dai porti italiani alle compagnie di navigazione di quei paesi che limitano la libertà di concorrenza nei traffici marittimi internazionali con misure quali riserve di traffico, concorrenza non commerciale, regolamentazioni portuali e fiscali preferenziali, regimi di controllo o doganali ed altre misure comunque idonee ad influire sulla scelta della bandiera e a determinare, direttamente o indirettamente, in tutto o in parte, una ripartizione o un controllo unilaterale dei trasporti marittimi. Analoghi provvedimenti possono essere adottati nei confronti delle compagnie di navigazione che, pur non appartenendo ai predetti paesi, effettuano tuttavia il trasporto in virtù delle misure da questi adottate;

b) limitare la partecipazione al trasporto marittimo originato dal sistema economico

nazionale in entrata ed uscita dai porti italiani alle compagnie di navigazione straniere che pongono in atto misure idonee ad assicurarsi quote di traffico italiano, o di determinati tipi di traffico, da ritenere pregiudizievoli per gli interessi nazionali;

c) limitare la partecipazione al trasporto marittimo originato dal sistema economico nazionale in entrata ed uscita dai porti italiani alle compagnie di navigazione appartenenti ai paesi con i quali, per qualsiasi ragione, esiste consistente squilibrio tra la partecipazione della marina mercantile italiana al trasporto marittimo originato dal sistema economico nazionale in entrata ed uscita dai porti di quel paese e la partecipazione di quella marina al traffico italiano.

Le misure di cui al precedente primo comma, agli stessi effetti e con la medesima procedura ivi indicata, possono inoltre essere prese qualora:

a) la loro adozione sia prevista da determinazioni di organismi internazionali di cui l'Italia sia parte;

b) le stesse siano contemplate da accordi internazionali di cui l'Italia sia parte.

**È approvato.**

#### Art. 2.

Con il decreto del Ministro della marina mercantile è istituita, presso il Ministero della marina mercantile, una Commissione composta da:

a) tre rappresentanti del Ministero della marina mercantile;

b) due rappresentanti del Ministero degli affari esteri;

c) un rappresentante del Ministero del commercio con l'estero;

d) un rappresentante del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

e) un rappresentante del Ministero delle finanze;

f) un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

g) un rappresentante del Ministero delle partecipazioni statali;

h) quattro rappresentanti dell'armamento pubblico e privato designati dalle rispettive organizzazioni;

i) un rappresentante del Consiglio nazionale dei caricatori;

l) due esperti in materia tecnico-giuridica.

Per ciascuno dei rappresentanti è nominato un membro supplente.

La Commissione è presieduta da uno dei membri di cui alle precedenti lettere da a) a g), designato dal Ministro della marina mercantile con il decreto di cui al precedente primo comma.

La Commissione può altresì avvalersi dell'opera di esperti di volta in volta convocati.

Per lo svolgimento dei suoi compiti la Commissione si avvale di una Segreteria tecnica composta da membri da nominarsi con decreto del Ministro della marina mercantile; la Segreteria è coordinata da un funzionario della Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo del Ministero della marina mercantile, con la qualifica non inferiore a primo dirigente, il quale esercita anche le funzioni di segretario della Commissione.

**È approvato.**

#### Art. 3.

Alla Commissione di cui al precedente articolo 2 sono affidati i seguenti compiti:

a) esaminare se nei traffici marittimi internazionali ricorrano le situazioni indicate nell'articolo 1, primo comma, lettere a), b) e c), con conseguenze pregiudizievoli per gli interessi nazionali;

b) individuare le misure più idonee a tutelare gli interessi marittimi nazionali. Tali misure, ove rivolte a fronteggiare le situazioni di cui all'articolo 1, primo comma, lettera a), devono essere individuate sulla base della reciprocità di trattamento;

c) proporre al Ministro della marina mercantile le concrete misure da adottare a difesa della marina mercantile italiana;

d) fornire al Ministro della marina mercantile i pareri che le verranno richiesti in materia di politica marittima e di interventi per la difesa della marina mercantile italiana.

**È approvato.**

## Art. 4.

Il Ministro della marina mercantile è l'autorità competente per l'esecuzione della presente legge, nonché per l'applicazione delle misure che in base alla stessa verranno adottate. Il Ministro, per tale ultimo aspetto, può avvalersi, previa intesa con le amministrazioni interessate, anche degli organi di altre amministrazioni dello Stato.

**È approvato.**

## Art. 5.

Alla data di entrata in vigore della presente legge cessa di avere vigore la legge 4 marzo 1963, n. 388, modificata dalla legge 8 aprile 1976, n. 215.

Resta tuttavia in vigore il regime delle autorizzazioni che sia stato già adottato ai sensi della menzionata normativa, fino a quando la situazione determinata dalle misure discriminatorie messe in atto dal paese interessato non sia stata esaminata e ricondotta nell'ambito della disciplina di cui alla presente legge, ed in ogni caso non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della stessa.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.  
Passiamo alla votazione finale.

PAGANI Maurizio. Ho apprezzato la relazione e la replica del relatore, nonché gli interventi fatti nel corso della discussione generale e mi sembra che il Ministro abbia ben tratteggiato lo scenario in cui deve essere collocato il provvedimento, che è di crisi da un lato e di necessità dall'altro; crisi del settore e necessità di assumere misure protettive della nostra bandiera, non come ritorsione, ma per controbattere atteggiamenti e normative protezionistiche da parte degli altri paesi.

Certamente è un disegno di legge che va in una certa misura controcorrente, nel senso che va contro quella liberalizzazione dei traffici e dei commerci che è un indirizzo verso il quale avviare la società moderna.

Apprezzo il fatto che è lasciata ampia facoltà al Ministro e al Governo di adoperare saggiamente questo strumento che viene posto nelle loro mani: sottolineo e raccomando di usarlo adeguatamente affinché la protezione della bandiera nazionale non si trasformi in una protezione di singoli interessi particolari.

Per quanto riguarda infine l'osservazione fatta dal relatore nella sua replica, relativa ai trasporti massicci che vengono effettuati da enti a partecipazione statale o da enti nazionali, indubbiamente esiste il problema di un coordinamento della politica dei trasporti di questi enti con gli interessi dell'armatoria e del trasporto nazionale, interessi di grande rilevanza, ma va raggiunto anche un equilibrio tra le condizioni economiche degli enti e gli interessi del mercato armatoriale.

Non possiamo agire secondo logiche vecchie imponendo di privilegiare il trasporto attraverso mezzi nazionali qualora le tariffe siano onerose e non competitive; a parità di nolo, dovranno essere privilegiati i mezzi italiani.

PRESIDENTE. Sono anch'io favorevole all'approvazione di questo testo. Ho notato nella replica del Governo che si tratta di un provvedimento di emergenza (al quale siamo stati costretti da un'iniziativa altrui più che nostra) che verrà utilizzato in modo equilibrato e non per rendere meno competitive le condizioni della nostra marineria.

La situazione di concorrenza nei traffici marittimi internazionali, pregiudicati da troppo tempo, difficilmente verrà riequilibrata da iniziative protezionistiche. È certamente auspicabile da parte nostra un'azione di maggior respiro a sostegno dell'azione del Governo, attraverso la promozione di iniziative tese al risanamento della nostra marineria.

Infatti le condizioni di crisi già esistenti nell'anno 1986 vanno acuendosi quest'anno proprio per la diminuzione dei traffici, che crea una concorrenza più esasperata, e per il calo del dollaro, una condizione particolare che investe in positivo e in negativo tutti i settori. Il calo di questa valuta ha costituito una condizione di maggiore debolezza delle nostre imprese, ma purtroppo la dinamica di questa crisi non è del tutto prevedibile.

Quindi, con l'auspicio di un appuntamento prossimo, credo che si possa con realismo varare questo provvedimento che ha caratteristiche difensive e che, non a caso, viene dopo altri provvedimenti di altri paesi. Il provvedimento ha proprio l'obiettivo di costituire un deterrente nelle mani dell'autorità di Governo nei riguardi di chi nei nostri confronti determina condizioni di eccessivo protezionismo per i propri traffici e non di equilibrio rispetto a una concorrenza senz'altro limitata.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

**«Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio» (2076)**, approvato dalla Camera dei deputati  
(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio».

Comunico ai colleghi che, a causa del persistere della indisposizione del relatore e non avendo la Commissione bilancio comunicato ancora il suo parere, ci troviamo nella impossibilità di procedere all'esame del disegno di legge.

RUFFINO. Signor Presidente, augurando al collega e amico Gusso un pronto ristabilimento, vorrei sollecitare l'approvazione di questo disegno di legge molto importante in quanto è atteso dagli enti autonomi dei porti, che hanno

già impostato i loro bilanci sulla base delle nuove tariffe portuali previste nel disegno di legge.

Inoltre, avendo in discussione il provvedimento di conversione in legge del decreto-legge per il ripiano delle gestioni degli enti autonomi portuali, se non consentissimo loro di rivedere ed aggiornare le tariffe portuali impediremmo quella parità nelle gestioni finanziarie dei porti che con il decreto-legge auspichiamo. Va altresì ricordato che con il decreto-legge prevediamo la penalizzazione del commissariamento degli enti autonomi dei porti qualora non dovessero raggiungere tale equilibrio del bilancio.

Mi rendo conto che il Presidente è consapevole dell'urgenza del provvedimento; lo pregherei pertanto di sollecitare la 5<sup>a</sup> Commissione affinché esprima il parere da noi richiesto.

PRESIDENTE. Convengo sulle osservazioni da lei fatte, senatore Ruffino; in realtà il problema è costituito principalmente dalla mancanza del parere della 5<sup>a</sup> Commissione. Ho più volte sollecitato tale parere e mi è stato detto che occorre un chiarimento a livello governativo con il Tesoro che, senza tale chiarimento, non dà il suo assenso al parere.

Avendo ricevuto assicurazioni in tal senso da parte del rappresentante del Governo, ritengo che potremo essere in grado al più presto di riprendere l'esame del provvedimento.

La discussione del disegno di legge è, pertanto, rinviata ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,40.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO