

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

837.

SEDUTA DI LUNEDÌ 15 GENNAIO 2001

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **CARLO GIOVANARDI**

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO III-VI

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-34

	PAG.		PAG.
Missioni	1	(<i>Discussione sulle linee generali - A.C. 7451</i>)	2
Disegno di legge: Investimenti nelle imprese marittime (approvato dal Senato) (A.C. 7451) (Discussione)	1	Presidente	2, 12
(<i>Contingentamento tempi discussione generale - A.C. 7451</i>)	1	Becchetti Paolo (FI)	6
Presidente	1	Duca Eugenio (DS-U), <i>Relatore</i>	2
		Occhipinti Mario, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	6
		Savarese Enzo (AN)	12

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord Padania: LNP; I Democratici-l'Ulivo: D-U; comunista: comunista; Unione democratica per l'Europa: UDEUR; misto: misto; misto-rifondazione comunista-progressisti: misto-RC-PRO; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto-rinnovamento italiano: misto-RI; misto-cristiani democratici uniti: misto-CDU; misto federalisti liberaldemocratici repubblicani: misto-FLDR; misto-Patto Segni riformatori liberaldemocratici: misto-P. Segni-RLD.

	PAG.		PAG.
Proposta di legge: Prevenzione inquinamento idrocarburi (A.C. 6874) (Discussione)	13	Rossetto Giuseppe (FI)	23
<i>(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 6874)</i>	13	Solaroli Bruno, <i>Sottosegretario per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica</i>	22
Presidente	13	Disegno di legge: Arti musicali, visive e coreutiche (A.C. 5029) (Discussione)	23
<i>(Discussione sulle linee generali — A.C. 6874)</i>	13	<i>(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 5029)</i>	23
Presidente	13	Presidente	23
Becchetti Paolo (FI)	16	<i>(Discussione sulle linee generali — A.C. 5029)</i>	24
Giardiello Michele (DS-U), <i>Relatore</i>	13	Presidente	24
Occhipinti Mario, <i>Sottosegretario per i trasporti e la navigazione</i>	16	De Mauro Tullio, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>	25
Savarese Enzo (AN)	20	Napoli Angela (AN)	26
Disegno di legge: Indennizzi a cittadini italiani su territori già soggetti a sovranità italiana (approvato dalla VI Commissione del Senato) (A.C. 5425) (Discussione)	20	Soave Sergio (DS-U), <i>Vicepresidente della VII Commissione</i>	24
<i>(Contingentamento tempi discussione generale — A.C. 5425)</i>	21	Rossetto Giuseppe (FI)	28
Presidente	21	<i>(Replica del vicepresidente della VII Commissione — A.C. 5029)</i>	28
<i>(La seduta, sospesa alle 16,40, è ripresa alle 17)</i>	21	Presidente	28
Ripresa discussione — A.C. 5425	21	Soave Sergio (DS-U), <i>Vicepresidente della VII Commissione</i>	28
<i>(Discussione sulle linee generali — A.C. 5425)</i>	21	De Mauro Tullio, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>	28
Presidente	21, 23	Ordine del giorno della seduta di domani .	29
Chiamparino Sergio (DS-U), <i>Relatore</i>	21	Considerazioni integrative della relazione del deputato Sergio Chiamparino (A.C. 5425) .	31

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO GIOVANARDI

La seduta comincia alle 15,05.

La Camera approva il processo verbale della seduta del 21 dicembre 2000.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono trentasei.

**Discussione del disegno di legge S. 4755:
Investimenti nelle imprese marittime.**

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 1*).

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

EUGENIO DUCA, *Relatore*, illustra il contenuto del provvedimento, che reca misure straordinarie a sostegno delle imprese marittime al fine di porre rimedio alla grave crisi degli investimenti navali e della cantieristica, fortemente penalizzati dalla concorrenza asiatica. Si sofferma sulle modifiche apportate dalla IX Commissione al testo licenziato dal Senato, sottolineando che i benefici previsti sono sostanzialmente conformi alle disposizioni contenute nella normativa comunitaria sugli aiuti di Stato. Auspica infine la sollecita approvazione del disegno di legge, molto atteso dagli operatori del settore.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*,

espresso apprezzamento per il sostanziale consenso manifestato dalle forze politiche sul provvedimento, sottolinea i benefici effetti che da esso conseguiranno per il rilancio della cantieristica nazionale e per il recupero della competitività del comparto. Preannunzia infine la presentazione di un emendamento del Governo.

PAOLO BECCHETTI, pur condividendo nella sostanza l'impianto complessivo e le finalità del provvedimento, sul quale preannunzia l'orientamento favorevole del gruppo di Forza Italia, ritiene che esso intervenga tardivamente ed introduca misure eterogenee di portata limitata; paventa il rischio che si tratti di un'occasione perduta per affrontare questioni da tempo irrisolte, tra cui l'adeguamento del trattamento tributario delle imprese marittime e l'ammodernamento della flotta delle Ferrovie dello Stato. Sottolinea infine che l'articolo 9, su cui manifesta contrarietà, contraddice la logica federalista, riducendo significativamente le competenze regionali in materia.

ENZO SAVARESE dichiara di condividere l'esigenza di assicurare adeguato sostegno al settore del trasporto marittimo, da tempo trascurato, ed auspica una sollecita approvazione del provvedimento in esame, sul quale preannunzia l'orientamento favorevole del gruppo di Alleanza nazionale. Osserva altresì che l'articolo 9 si pone in netto contrasto con la logica del regionalismo e della *devolution*.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e prende atto che il relatore ed il rappresentante del Governo rinunziano alla replica.

Rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge: Prevenzione inquinamento idrocarburi (6874).

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 13*).

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*, illustra il contenuto del provvedimento, volto a ridurre drasticamente i rischi derivanti dal trasporto marittimo di idrocarburi, ai quali possono essere soggette le coste italiane e le acque antistanti. Rilevato altresì che la proposta di legge in esame giunge all'esame dell'Assemblea dopo un partecipato ed approfondito confronto in Commissione, ne auspica la sollecita approvazione.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*, rilevato che uno degli obiettivi del provvedimento è quello di agevolare l'eliminazione delle vecchie « carrette » del mare, osserva che gli sforzi profusi e gli impegni assunti dal Governo negli ultimi mesi in sede comunitaria testimoniano l'alto grado di sensibilità in ordine a scelte concrete condivise da tutte le componenti del settore. Nel ringraziare la Commissione per il proficuo lavoro svolto, ribadisce che il rispetto dell'ambiente marittimo e la sicurezza della navigazione rappresentano obiettivi fortemente perseguiti dall'Esecutivo.

PAOLO BECCHETTI, pur condividendo le finalità della proposta di legge in discussione, il cui *iter* è stato peraltro ostacolato dai reiterati rinvii chiesti dal Governo, esprime forti perplessità sul disposto dell'articolo 2, che introduce una forma di responsabilità oggettiva giuridicamente inaccettabile; manifesta tuttavia disponibilità ad assumere un orientamento favorevole ed a consentire la sollecita approvazione del provvedimento in

presenza di un ripensamento della maggioranza relativamente al tenore della richiamata disposizione.

ENZO SAVARESE, rilevato che la proposta di legge in discussione affronta in modo razionale il grave problema dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi, manifesta la disponibilità del gruppo di Alleanza nazionale ad esprimere un voto favorevole ove il relatore ed il Governo accedano alla richiesta di introdurre modifiche migliorative in particolare dell'articolo 2, la cui attuale formulazione suscita riserve e perplessità.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e prende atto che il relatore ed il rappresentante del Governo rinunziano alla replica.

Rinvia pertanto il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge S. 3385: Indennizzi a cittadini italiani su territori già soggetti a sovranità italiana (approvato dalla VI Commissione del Senato) (5425).

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 21*).

In attesa che giunga in aula il relatore, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 16,40, è ripresa alle 17.

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

SERGIO CHIAMPARINO, *Relatore*, illustra il contenuto del provvedimento, sottolineando, in particolare, che si prevede di corrispondere la liquidazione dei previsti indennizzi in contanti, al fine di semplificare le procedure amministrative per la loro erogazione.

BRUNO SOLAROLI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*, avverte che il Governo si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito.

GIUSEPPE ROSSETTO giudica il provvedimento « doveroso », ancorché tardivo; sottolinea inoltre il perdurante contenzioso con la Slovenia e la Croazia per il riconoscimento degli indennizzi per i beni confiscati ad imprese e cittadini italiani. Nell'auspicare la rapida chiusura di tale contenzioso, nonché la piena tutela della minoranza linguistica italiana in quei Paesi, preannuncia l'orientamento favorevole del gruppo di Forza Italia sul provvedimento.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e prende atto che il relatore ed il rappresentante del Governo rinunziano alla replica.

Rinvia pertanto il seguito del dibattito ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Arti musicali, visive e coreutiche (5029).

PRESIDENTE comunica l'organizzazione dei tempi per il dibattito (*vedi resoconto stenografico pag. 23*).

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali.

SERGIO SOAVE, *Vicepresidente della VII Commissione*, in sostituzione del deputato Sbarbati, relatore, illustra il contenuto del disegno di legge, evidenziando che le disposizioni contenute nell'articolo 1 e nella prima parte dell'articolo 2 necessitano di un'ulteriore riflessione, alla luce dell'intervenuta approvazione, in particolare, della legge sul riordino dei cicli scolastici nonché in considerazione della normativa, attualmente all'esame della VII Commissione, vertente su analoga materia. Sottolinea inoltre la necessità di apportare adeguate modifiche al testo in esame,

ferme restando le finalità contenute nella seconda parte dell'articolo 2, che reca disposizioni a favore del conservatorio di musica « Gioacchino Rossini » e della « Fondazione Rossini » di Pesaro.

TULLIO DE MAURO, *Ministro della pubblica istruzione*, nel condividere le osservazioni del vicepresidente Soave, ritiene che la normativa in esame debba essere adeguatamente riesaminata alla luce della legislazione vigente in materia e delle iniziative musicali e teatrali già in atto nella scuola media e negli istituti di istruzione secondaria superiore.

ANGELA NAPOLI dichiara di condividere le perplessità espresse dal vicepresidente della VII Commissione, evidenziando come il testo in discussione, sul quale il gruppo di Alleanza nazionale in Commissione aveva già espresso il proprio orientamento contrario, possa rappresentare un elemento di frammentazione del *corpus* legislativo costituito fra l'altro dalle leggi n. 30 del 2000, sul riordino dei cicli scolastici, e n. 508 del 1999, di riforma delle accademie e dei conservatori. Valutato altresì demagogico ed elettoralistico il contenuto dell'articolo 2, riterrebbe necessario un rinvio del provvedimento in Commissione, al fine di sottoporlo ad un'attenta, ulteriore riflessione.

GIUSEPPE ROSSETTO dichiara di condividere pienamente le valutazioni espresse sul provvedimento, associandosi alla richiesta formulata dal deputato Napoli, finalizzata ad un rinvio del disegno di legge in Commissione.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

SERGIO SOAVE, *Vicepresidente della VII Commissione*, giudicata ragionevole la proposta di rinvio in Commissione del

disegno di legge, si riserva di consultare il relatore ed il Comitato dei nove al fine di individuare la soluzione più opportuna per garantire la sollecita approvazione del provvedimento, in un testo debitamente corretto.

TULLIO DE MAURO, *Ministro della pubblica istruzione*, rinunzia alla replica.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Martedì 16 gennaio 2001, alle 10.

(Vedi resoconto stenografico pag. 29).

La seduta termina alle 17,45.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO GIOVANARDI

La seduta comincia alle 15,05.

GIUSEPPINA SERVODIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 21 dicembre 2000.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Giovanni Bianchi, Bordon, Brancati, Bressa, Brunetti, Calzavara, Calzolaio, Cananzi, Carli, Cerulli Irelli, D'Amico, Danese, De Piccoli, Di Nardo, Dini, Fabris, Fassino, Gambale, Francesca Izzo, Labate, Leccese, Maccanico, Maggi, Mangiacavallo, Morgando, Nocera, Ostilio, Pagano, Palmizio, Pecoraro Scanio, Pisanu, Ranieri, Romano Carratelli, Sica e Turco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentasei, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge: S. 4755 – Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime (approvato dal Senato) (7451).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già

approvato dal Senato: Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 7451)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 5 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 25 minuti (15 minuti per ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 33 minuti;

Forza Italia: 1 ora e 14 minuti;

Alleanza nazionale: 1 ora e 7 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 32 minuti;

Lega nord Padania: 49 minuti;

UDEUR: 30 minuti;

Comunista: 30 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le

componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 10 minuti; Verdi: 9 minuti; CCD: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 6 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

**(Discussione sulle linee generali
- A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Duca, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. Signor Presidente, colleghe e colleghi, il disegno di legge in esame, proposto dal Governo e già approvato dal Senato della Repubblica, è fortemente atteso dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, dalle associazioni imprenditoriali dell'armamento e della cantieristica pubblica e privata.

Colgo l'occasione per ringraziare la Commissione trasporti e le Commissioni affari costituzionali, finanze, ambiente, lavoro, affari comunitari e bilancio per i pareri espressi e per il fatto di averli resi prima della pausa natalizia e anche ad orari insoliti pur di consentire il licenziamento del testo al nostro esame al fine di dare certezza agli operatori economici circa la volontà del Parlamento di approvare la legge. È una certezza che è stata accolta con fiducia da tanti armatori che hanno sottoscritto nel corso del 2000 importanti commesse di lavoro per i cantieri italiani pubblici e privati, grandi e piccoli.

Ringrazio il Presidente della Camera e la Conferenza dei presidenti di gruppo per aver iscritto all'ordine del giorno di oggi il presente provvedimento e quello succes-

sivo sulle navi sicure a doppio scafo che, se approvati, segnano un preciso indirizzo di politica marinara e cantieristica all'altezza di un paese marittimo qual è l'Italia.

Il testo in esame tenta di rispondere ad una forte crisi negli investimenti navali nei cantieri europei da parte delle imprese armatoriali. Gli analisti del settore avevano previsto un calo generalizzato della domanda dopo il 2000; invece la crisi si è verificata con largo anticipo, già agli inizi del 1999, principalmente a causa della politica commerciale particolarmente aggressiva delle imprese cantieristiche asiatiche. Quando una nave, che nei cantieri europei costa 80 mila dollari, viene venduta in Corea, per esempio, a 50 mila dollari, la fuga dai cantieri europei della tradizionale clientela armatoriale è inevitabile. Purtroppo a tale politica di vero e proprio *dumping* commerciale la Comunità europea ed internazionale non intendono dare risposte precise, anzi la stessa decisione assunta a novembre dalla Commissione europea di non procedere ad ulteriori proroghe negli aiuti di Stato nel settore della cantieristica può produrre seri rischi per il futuro di non pochi stabilimenti e per l'occupazione di migliaia di lavoratori in Europa e in Italia, dove il settore dà lavoro e sostentamento in molte regioni (Liguria, Toscana, Campania, Sicilia, Marche, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli-Venezia Giulia) a migliaia di addetti.

Per quanto riguarda l'Italia, il settore si è dovuto confrontare non solo con la cantieristica asiatica, ma anche con quella comunitaria, in quanto diversi Stati europei (come Germania, Francia e Spagna) hanno attuato misure di sostegno specifiche, tutte accettate dalla Commissione europea e di gran lunga superiori a quelle previste dalle direttive comunitarie. Alcune di tali misure sono state valutate fino al 25-30 per cento dei costi sostenuti dalle imprese italiane. È sorprendente (lo dico al Governo) che il commissario Monti ritenga improponibile ed inaccettabile che l'Italia approvi le stesse norme in vigore, ad esempio, in Spagna o in Germania. Domando al commissario Monti come

possa fare un cantiere italiano a competere con un cantiere europeo, se quest'ultimo gode di sostegni due o tre volte superiori rispetto a quello italiano. Come mai non partono procedure di infrazione quando sono così evidenti gli aiuti di Stato? Forse vi è qualcuno — domando ancora al commissario Monti — che usa il binocolo correttamente quando si tratta di guardare la legislazione italiana (ingrandendo le immagini della normativa nazionale), mentre usa il binocolo rovesciato (allontanando, dunque, l'immagine) quando esamina le norme emanate da altri paesi dell'Unione europea. Se un rimorchiatore costa in Spagna il 30 per cento in meno che in Italia o una nave per il trasporto di gas o prodotti chimici costa il 25 per cento in meno, non si compete più sulla base della capacità produttiva, della professionalità o dell'economia di cantiere, bensì sulla base delle differenti norme statali. Dunque, non si può far finta di nulla e chiudere gli occhi in modo inaccettabile.

Tutto ciò ha provocato, nel corso del 2000, una concorrenza extracomunitaria ed intracomunitaria pressoché insostenibile, determinando vuoti di lavoro in diversi cantieri, il ricorso alla cassa integrazione guadagni e, in qualche caso, situazioni di dissesto economico e fallimento di imprese cantieristiche. Vi è, dunque, l'esigenza di una forte politica unitaria dell'Unione europea tesa a rendere più conveniente, per gli investitori europei, l'ordinazione di navi e cantieri dell'Unione europea; si tratta di cantieri che sono in grado di produrre con standard più elevati di sicurezza e di qualità. Vi è da tener conto che negli Stati Uniti d'America, in Giappone, in Corea e in alcuni paesi dell'Unione europea, il requisito della costruzione nei cantieri nazionali è la condizione per poter navigare e lavorare in quei mari e in quei porti.

Dalle considerazioni che ho finora espresso emerge l'esigenza che l'Unione europea adotti misure adeguate di difesa della propria produzione e misure analoghe a quelle dei principali competitori. Nel frattempo, il disegno di legge gover-

nativo prevede norme volte ad istituire un meccanismo di credito d'imposta per gli investimenti nelle nuove navi o per la trasformazione di quelle esistenti ed uno schema di sostegno relativo al finanziamento dei lavori di costruzione o di trasformazione navale in conformità ai parametri di mercato relativi a tale tipologia di finanziamento.

La Commissione trasporti ha cercato di non modificare il provvedimento e di mantenere il più possibile il testo che ci è giunto dal Senato, proprio per privilegiare la rapida approvazione di una legge tanto attesa dai lavoratori e dagli operatori del settore. Sono state introdotte tre modifiche per adeguare il testo alle osservazioni mosse dalla Commissione europea e per rimodulare al 2001 i limiti di impegno già individuati per il 2000. Inoltre, è stato introdotto un articolo con cui viene previsto il conferimento alle regioni delle funzioni amministrative nei porti di interesse regionale. La norma che modifica parzialmente il decreto legislativo n. 112 del 1998 (articolo 105) prevede — in analogia con quanto avviene per le regioni a statuto speciale — che le funzioni amministrative nei porti di rilevanza economica regionale o interregionale passino alle regioni con decorrenza dal 1° gennaio 2002.

Dal conferimento sono esclusi, ovviamente, i porti di rilevanza nazionale e internazionale, nonché quelli destinati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, nonché quelli che sono sede di autorità portuali; le funzioni amministrative (per questi ultimi) restano in capo alle autorità portuali per tutto l'ambito della circoscrizione del porto e delle diverse funzioni esistenti, comprese quelle turistiche. A proposito di tale innovazione normativa, resta fermo che per eventuali richieste di costruzione di nuovi approdi o porti turistici i richiedenti e le stesse regioni debbono chiedere il parere, oltre che degli enti previsti dal codice della navigazione, anche dell'autorità marittima.

Le misure di sostegno previste nel presente disegno di legge sono costituite da un credito di imposta riconosciuto per

l'investimento in nuove navi o per la trasformazione di unità esistenti, nonché da un contributo volto ad abbattere gli oneri finanziari connessi all'investimento stesso. Tali benefici, riconducibili alla categoria degli aiuti di Stato, risultano sostanzialmente conformi ai precetti della normativa comunitaria in materia. È tuttavia emersa in sede comunitaria l'esigenza di meglio calibrare l'ammontare delle agevolazioni derivanti dal credito d'imposta che, per poter rientrare nei massimali di aiuto previsti dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 1540/98 CE, è stato ridotto al 9 per cento. Conseguentemente, è stata rimodulata la misura dell'abbattimento degli interessi sul piano degli investimenti previsto all'articolo 3, portandolo dal 3 al 3,8 per cento annuo: il tutto, ovviamente, a parità degli stanziamenti già previsti nell'originario disegno di legge.

Passando all'analisi puntuale delle disposizioni contenute nel disegno di legge, l'articolo 1 esplicita le finalità ed il campo di applicazione previsti dal provvedimento. I commi 3, 4 e 5 definiscono, altresì, l'ambito applicativo delle misure che si riferiscono agli investimenti avviati o in fase di avanzata realizzazione nell'anno 2000 posti in essere dai soggetti proprietari di navi ai sensi dell'articolo 143 del codice della navigazione. Il comma 6, introdotto durante l'esame presso l'VIII Commissione del Senato, autorizza un nuovo limite di impegno decennale di 450 milioni a decorrere dal 2000 per la concessione di contributi per i programmi di ricerca nel settore navale svolti dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, INSEAN, di Roma, e dal Centro per gli studi di tecnica navale Spa Cetena, di Genova.

L'articolo 2 riconosce ai soggetti che realizzano gli investimenti indicati all'articolo 1 un credito d'imposta fino al 12 per cento del prezzo effettivamente pagato. Al comma 2 si precisa che il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito imponibile. Come già segnalato in precedenza, la Commissione trasporti ha abbassato l'ammontare massimo del

credito d'imposta per renderlo compatibile con la disciplina degli aiuti di Stato recata dal citato regolamento n. 1540/98 CE.

L'articolo 3 prevede, al comma 1, la concessione di un contributo aggiuntivo rispetto al credito d'imposta riconosciuto dall'articolo 2 consistente nell'abbattimento del 3 per cento annuo del tasso d'interesse pagato dalle imprese armatoriali in relazione ad un piano di ammortamento di 12 anni calcolato sull'80 per cento del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione delle unità navali. Peraltro, le modifiche apportate alla misura del credito d'imposta di cui all'articolo 2 innalzano tale contributo al 3,8 per cento annuo. Il contributo stesso è corrisposto in 12 rate semestrali costanti per la durata di 12 anni, previa presentazione di fidejussione bancaria o assicurativa.

Il comma 3 del medesimo articolo 3, introdotto al Senato, ammette le operazioni di trasformazione o costruzione di nuove unità navali di cui all'articolo 1 agli interventi del Fondo centrale di garanzia per il credito navale di cui all'articolo 5 della legge n. 261 del 1997.

L'articolo 4 dispone, al comma 1, pur con le modifiche approvate nel corso dell'esame al Senato, che le modalità di attuazione delle misure agevolative recate dagli articoli 2 e 3 sono determinate con decreto del ministro dei trasporti.

Il comma 2 del medesimo articolo 4 sancisce l'obbligo, per le imprese che eseguono lavori di costruzione o trasformazione navale, di rispettare le disposizioni vigenti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro. È una norma importante, che prende a riferimento il troppo elevato numero di infortuni sul lavoro, con conseguenze a volte mortali e comunque sempre gravi e invalidanti.

L'articolo 5, introdotto nel corso dell'esame del provvedimento al Senato, modifica la normativa vigente in materia di composizione degli equipaggi delle navi nazionali al fine di consentire il completamento degli equipaggi stessi con lavoratori stranieri, in carenza di marittimi italiani dotati delle qualifiche richieste. In

merito a tale disposizione, la Commissione trasporti ha corretto il testo trasmesso dal Senato, in quanto contenente qualche imprecisione.

L'articolo 6, anch'esso introdotto nel corso dell'esame del provvedimento al Senato, reca l'interpretazione autentica dell'articolo 8 della legge n. 522 del 1999, chiarendo che il contributo riconosciuto alle autorità portuali, a compensazione dell'eliminazione dei canoni di concessione, è pari alla differenza tra il canone calcolato secondo le modalità fissate dal decreto del ministro dei trasporti e della navigazione n. 595 del 1995 e quello stabilito nei singoli atti di concessione. In merito a tale disposizione si ritiene peraltro utile chiarire il significato dell'inciso di cui al comma 2 secondo il quale il contributo compensativo viene erogato in proporzione all'incidenza negativa che subirà il bilancio di ciascuna autorità portuale. Appare infatti opportuno sancire il principio secondo il quale tali enti hanno diritto a vedersi riconosciuta per intero la compensazione dei minori introiti. In sostanza, per i crediti e gli interessi maturati sino al 2000 il Ministero dovrà provvedere pagando, in un'unica soluzione, tutto il debito sinora pregresso, mentre per le rate successive ciò avverrà alla singola scadenza annuale. Su segnalazione della Commissione bilancio è stato altresì ribadito che ciò avviene nel limite dello stanziamento già assegnato dalla predetta legge, vale a dire entro il limite massimo di 20 miliardi di lire.

L'articolo 7, inserito nel corso dell'esame da parte dell'Assemblea del Senato, consente di utilizzare le ritenute sulle sovvenzioni concesse per l'esercizio di alcune linee marittime, previste dalla legge n. 169 del 1975 e dalla legge n. 856 del 1986, anche per finanziare iniziative di promozione del cabotaggio nel Mediterraneo.

L'articolo 8 prevede il trasferimento alla competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione, a decorrere dal 1° gennaio 2001, di una serie di compiti specificatamente individuati, relativi, in particolare, all'erogazione di misure di

sostegno per il settore portuale, le imprese navalmeccaniche armatoriali e per la ricerca applicata al settore navale. Il comma 2 assicura la copertura degli oneri derivanti mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa in favore della gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali. Il comma 3 prevede altresì un'integrazione del fondo unico di amministrazione previsto dal contratto collettivo di lavoro del comparto dei ministeri, il quale sarà in parte utilizzato in favore del personale del Ministero dei trasporti e della navigazione impegnato nelle nuove funzioni di vigilanza, programmazione e controllo nei settori della navigazione marittima e aerea.

L'articolo 9 modifica la disciplina sulla concessione dei beni demaniali marittimi, venendo incontro alle richieste in tal senso avanzate dagli operatori del settore. In particolare, si prevede l'ampliamento della durata delle concessioni da 4 a 6 anni: pertanto, nell'arco di 12 anni si procede a due rinnovi e non a tre.

L'articolo 10, modificato al Senato, concerne la copertura degli oneri finanziari recati dal provvedimento, che ammontano, nel complesso, a 89.450 milioni di lire annue a decorrere dal 2000.

Il testo del provvedimento all'esame dell'Assemblea ha subito solo parziali modifiche rispetto a quello trasmessoci dal Senato. A ciò siamo giunti in maniera unitaria proprio al fine di approvarlo rapidamente. Nei colleghi è prevalso il senso di responsabilità, infatti, gli emendamenti presentati in Commissione sono stati numericamente limitati e in gran parte ritirati dai colleghi stessi. Spero quindi che anche l'Assemblea voglia accogliere l'invito a far sì che il testo del provvedimento possa essere rapidamente approvato per dar modo al Senato di licenziarlo in via definitiva, facendolo così divenire legge dello Stato (*Applausi del deputato Giardiello*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, colleghi, nell'associarmi ai ringraziamenti formulati dal relatore, onorevole Duca, a nome del Governo esprimo apprezzamento per la sostanziale concordia delle forze politiche (sia di maggioranza che di opposizione) che abbiamo avuto modo di verificare nel corso dei lavori in Commissione, nonchè per aver affrontato in modo positivo e risolto, quando l'iter del provvedimento sarà concluso, un problema rilevante e fortemente avvertito nel settore della marineria del nostro paese e riguardante una materia delicata qual è quella degli investimenti nelle imprese marittime.

Si tratta di investimenti per nuove navi; ciò ha riflessi positivi nel processo di ammodernamento e di rinnovo della flotta e favorisce un rilancio anche della cantieristica nazionale, una salvaguardia, anzi possiamo dire un incremento, in base alle nuove possibili commesse, dei livelli e dei siti occupazionali. Il tutto nel quadro delle compatibilità con le regole comunitarie da noi verificate durante l'iter del provvedimento.

Con le misure previste, già ricordate dal relatore, quali quelle del credito d'imposta entro i limiti del 9 per cento e l'abbattimento entro il limite massimo del 3,80 per cento annuo del tasso d'interesse applicabile ad operazioni di credito navale, per un impegno di spesa concreto di circa mille miliardi su investimenti previsti di oltre 5 mila miliardi, crediamo di ridurre notevolmente quel *gap* che divide la nostra cantieristica, ma direi anche quella europea, da quella dell'estremo oriente, recuperando competitività e direi anche appetibilità, pur sapendo che resta prioritaria la necessità di individuare iniziative comuni e durature a livello europeo.

In conclusione, vorrei fare cenno all'emendamento che il Governo ha presentato stamane, concernente la realizzazione di un nuovo sistema globale di comunicazioni per la ricerca, il soccorso e il salvataggio della vita umana in mare, al fine di rispondere positivamente a quella

che da tempo, da diversi anni, attende di trovare un'attuazione; mi riferisco alla convenzione SOLAS del 1974. L'obbligo per lo Stato italiano era quello di realizzare — inderogabilmente — sin dal 1° febbraio 1999 un sistema di telecomunicazione globale di soccorso e sicurezza in mare (il famoso GMDSS).

Il predetto sistema è stato già formalmente attuato da tutti gli Stati del nord Mediterraneo, con esclusione dell'Italia. Tale inadempienza ha pertanto comportato per lo Stato italiano una grave responsabilità anche di immagine. Per limitare tale responsabilità è stato necessario ricorrere più volte alla procedura del riconoscimento del debito con la società Telecom Italia che sino ad oggi ha assicurato l'espletamento del servizio. Al riguardo l'organo di controllo ci ha richiamati sull'impossibilità di ricorrere ulteriormente a questa procedura.

Considerato che il disegno di legge in oggetto, l'atto Senato n. 766-A, sembra avere difficoltà a concludere l'iter parlamentare in tempi utili, si impone di conseguenza l'urgente necessità di presentare questo emendamento. Per questi motivi, stamattina, lo abbiamo presentato.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Occhipinti.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, signor relatore, colleghi, come è già stato detto dal relatore e dal rappresentante del Governo, su questo provvedimento vi è stato un atteggiamento assolutamente responsabile dell'opposizione, consapevole della sua importanza e di quanto esso sia atteso dalle categorie imprenditoriali e del lavoro interessate alla materia. Tuttavia, debbo dire con simpatia e con stima al sottosegretario che, a volte, come si suol dire, *timeo Danaos et dona ferentes*, perché il riconoscimento di un buon comportamento da parte dell'opposizione diventa, in qualche modo, l'alibi per inserire nel provvedimento disposizioni che non riteniamo

accettabili, come espliciterò nel corso di questa brevissima illustrazione.

Signor Presidente, signor sottosegretario e colleghi, siamo sostanzialmente d'accordo sull'intero impianto di questo provvedimento che nasce per favorire gli investimenti per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta e per favorire lo sviluppo dei traffici spostandoli da modalità congestionate (soprattutto, dalla terra al mare); tuttavia, strada facendo, il testo diventa il solito zibaldone che in parte contraddice e in parte ridicolizza — se così si vuol dire — la speciale attitudine di questo Governo a dividere i disegni di legge in due fasi: la prima, pedagogico-descrittiva-teleologica; la seconda, prescrittiva. Vi è una sorta di buonismo verso l'interprete per favorire la comprensibilità delle norme che si vogliono approvare. Grazie, credo che siamo tutti capaci di fare questa pedagogia che normalmente impegna e intride tutti gli articoli 1 dei testi proposti da questo Governo in cui ricorre la formula «la legge ha lo scopo di». Tale funzione teleologica della legge dovrebbe emergere dal contesto del dato precettivo. È una tecnica legislativa che non condividiamo ma, anche se dovessimo essere d'accordo, tale modalità sarebbe, comunque, segno di una cattiva coscienza di questo Governo per l'oscurità del linguaggio che usa nel confezionare le norme da sottoporre all'interprete. Tant'è che esse debbono essere sempre precedute dall'articolo 1 in cui si legge: «intenderò dire che, voglio raggiungere questo obiettivo». Vi sono, dunque, le norme teleologiche, le norme-fine, le norme buoniste, le norme descrittive alle quali segue la fase precettiva vera e propria, quella coerente in parte con la premessa pedagogica, finalistica, descrittiva, teleologica e buonista. Dopo la prima fase la legge, come spesso è successo in questa legislatura, diventa un'altra cosa ed imbarca — non con l'effetto trenino che abbiamo più volte denunciato, in cui la motrice che rappresenta la legge che condividiamo, mentre nei carri si infila un po' di spazzatura, come abbiamo più volte denunciato da questi banchi, ma con l'effetto carretta del

mare, visto che è più pertinente all'argomento di cui ci stiamo occupando — ogni cosa, purché si risponda alle esigenze di clientelismo degli elettori, dei referenti politici e così via.

Non ci piace questa tecnica normativa e perciò siamo stati critici nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione.

I primi cinque articoli sono coerenti con le agevolazioni in favore delle imprese marittime, dell'ammodernamento della flotta, della formazione degli equipaggi, in relazione alla disponibilità o, meglio, all'indisponibilità dei marittimi nazionali ad occupare certe posizioni, ad assumere determinate mansioni a bordo e, quindi, in relazione alla necessità di modificare il rapporto tra i marittimi comunitari e quelli extracomunitari; a tale complesso di finalità si dà soluzione attraverso i crediti d'imposta in favore delle imprese marittime che modificano ed ammodernano la propria flotta, nel rispetto della compatibilità comunitaria, come si è ritenuto necessario precisare nell'articolo 2.

Al riguardo, devo fare un inciso che non avevo messo a fuoco perché mi sembrava ovvio. Dal punto di vista della tecnica legislativa, è normale, è ovvio che gli incentivi previsti debbano rispettare le norme comunitarie. Prendo lo spunto da un'osservazione accorata del collega Duca che però, secondo me, ha sbagliato «il portone» al quale indirizzare tale notazione ed al quale bussare. Collega Duca, la domanda va rivolta al Governo, non al commissario, professor Monti, che si occupa di concorrenza: se è vero tutto quello che lei dice (non ho dubbi che sia così perché lei è sempre così documentato ed attento), ossia che la Spagna, la Germania ed altri paesi europei godono di condizioni di privilegio nella concessione dei crediti, dei contributi, dei sostegni in favore delle imprese cantieristiche, marittime ed armatoriali, ciò dimostra — ma non sarebbe il primo caso perché ve ne sono moltissimi altri — la debolezza del nostro Governo in sede comunitaria, la sede nella quale si discutono e si negoziano queste misure. Ricordo il problema

del cabotaggio marittimo e la posizione di privilegio che i greci conserveranno in tale settore fino al 2004; ricordo moltissime altre situazioni analoghe, ma ben ricordo come questo Governo sia stato non solo combattivo ma addirittura inadempiente alle disposizioni dell'Unione europea in materia di lavoro portuale, di fornitura di manodopera. Abbiamo approvato faticosamente un provvedimento — non se lo dimentichi, signor sottosegretario — sulla base, in sostanza, della sua parola d'onore.

Nonostante il Parlamento sia stato messo sotto pressione dagli utenti, dall'Unione europea, dall'opposizione — ricordo con un certo orgoglio la battaglia condotta su questo punto perché intendiamo introdurre nei porti la vera competitività, quella che affranca i portuali dal servaggio, dalla schiavitù nei confronti del proprio referente politico —, resta ancora in piedi la vicenda del popolo lavoratore, dell'unico popolo lavoratore secondo quel che ha detto Piccini, presidente dell'ANCIP, che ritiene che non ve ne sarebbero altri perché, per il resto, saremmo un popolo di fannulloni. Ciò è tanto vero che il suo referente politico, ossia questo Governo, ha dovuto conservare una posizione di monopolio per quattro-cinque anni.

Se è vero, com'è vero, ciò che ha affermato il collega Duca, qualora il Governo si fosse battuto con la stessa energia profusa a favore del settore portuale nel sostenere l'armamento e la cantieristica, oggi non discuteremmo di questo risicato e tardivo provvedimento in favore del settore armatoriale e delle imprese marittime. Lo ripeto, si tratta di un provvedimento tardivo; infatti, la legge finanziaria che è stata approvata ha ignorato tale settore nonostante sia stata un Babbo Natale che ha un po' ridotto le imposte, risorse che poi lo Stato riprenderà attraverso la diversa fiscalità rappresentata dagli aumenti del canone dell'energia elettrica, dei biglietti ferroviari, dei biglietti aerei, la cui maggiorazione, giustificata dall'aumento del prezzo del petrolio, è rimasta nonostante tale prezzo sia poi

sceso da 33 a 25 dollari. Insomma il Governo, che ha dato attraverso la legge finanziaria, riprende attraverso la fiscalità indiretta. Ebbene, questo Governo Babbo Natale si era dimenticato del settore marittimo ed armatoriale, anche perché non aveva avuto la forza e la capacità di far approvare questo provvedimento, che oggi è all'esame dell'Assemblea solo per il senso di responsabilità dell'opposizione. Dicevo, quindi, che vi è questa prima fase precettiva ed attuativa; dopodiché è stata inserita nel testo (da qui sono venuti i ritardi che abbiamo registrato e temo anche qualche ritardo ulteriore che si potrebbe verificare quando il disegno di legge in esame passerà all'esame del Senato) una norma per compensare i minori canoni spettanti alle autorità portuali. Signor sottosegretario, la invito a rileggersi attentamente l'articolo 1; dopodiché mi dirà che cosa c'entra un articolo che prevede che le autorità portuali debbano recuperare attraverso un altro meccanismo quello che perdono per il differenziale dei canoni delle concessioni demaniali nei porti in base al decreto ministeriale n. 595. Mi spieghi che cosa c'entra tutto questo?

Allora, delle due l'una: o eliminate dal testo l'articolo 1 (che contiene una norma teleologica, descrittiva e « buonista », pensando che siamo tutti scemi e che non capiamo cosa voglia dire una norma) oppure, se volete lasciare quella norma, dovrete spiegarci che cosa c'entra questa storia delle autorità portuali, di questo recupero di denaro. Come se di danaro non ne avessero già abbastanza: lo gettano via da tutte le parti; arrivando persino a sponsorizzare i « padelloni » e le squadre di calcio, portando persone dappertutto in giro per il mondo, a spese dell'erario, per fare i cosiddetti viaggi « road show », per presentare nei vari contesti internazionali i porti, come se fosse sufficiente portare 20-30 persone che portavano con loro qualche « amichetto » o « amichetta » mostrando loro quanto fosse bello e funzionale un porto piuttosto che un altro per attirare i traffici nei nostri porti. Per far ciò, ci vuole altro!

Vi è poi uno spostamento di risorse, che non ha nulla a che vedere con l'articolo 1: le ritenute sulle sovvenzioni concesse per l'esercizio della linea marittima « a favore di iniziative per il cabotaggio e studi di fattibilità » non meglio precisate. Noi abbiamo paura di norme di questo genere perché sono quelle nelle quali guazzano la burocrazia, il potere e, per qualche verso, anche la mala gestione del denaro pubblico. Che significa « iniziative per il cabotaggio e studi di fattibilità »? Fattibilità di che cosa? Almeno si dicesse: studi di fattibilità di qualche altra cosa. Signor sottosegretario, studi di fattibilità di cosa?

Eppure, nonostante queste previsioni, noi voteremo a favore di questo provvedimento; lo faremo tappandoci il naso per « amore » dei fini di questo provvedimento, che sono stati stravolti con la consueta tecnica della « nave carretta »! Si registra ancora uno spostamento di soldi al Ministero per agevolare il fatto che tutti i sostegni, le varie casse integrazioni guadagni nonché le varie utilizzazioni del fondo di rotazione e dei vari istituti contrattuali per lavoratori vengano gestiti « aumm aumm » senza che nessuno ne sappia nulla!

Vi è poi una norma inaccettabile — quella che il collega Duca ha erroneamente richiamato come articolo 8-bis, mentre in realtà è l'articolo 9 — ed è una vergogna perché correggendo un decreto legislativo con il quale veniva effettuato il decentramento di funzioni statali alle regioni, prevede — questo è quanto detto eufemisticamente dal collega Duca — che dal primo gennaio 2002 verranno trasferite alle regioni le funzioni in materia di porti di rilevanza regionale e interregionale. In realtà, questa norma toglie alle regioni ogni funzione, ogni interferenza ed ogni possibilità di dire la propria sui porti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza, dell'economia nazionale ed internazionale e della difesa dei cosiddetti porti di rilevanza nazionale ed internazionale; e poi, nella norma si fa riferimento alle « aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del

Presidente del Consiglio dei ministri (...) ». Tutto ciò sta a significare che questa norma, che aveva trasferito funzioni alle regioni, è una norma con la quale si fa un passo indietro!

Voi oggi vi apprestate a portare in Parlamento, tra il Senato e la Camera, una norma sul federalismo. Credo che vi brucerete la lingua a parlare di federalismo in quest'aula quando fate norme di questo genere!

Perché fate tutto ciò? Perché tutto ciò ha una funzione in quanto undici regioni italiane sono in mano al Polo delle libertà. Queste ultime pretendono di diventare protagoniste, di accelerare i processi di federalismo e decisioni che rimangono alle istanze locali e regionali nelle quali si svolgono le attività di lavoro. No, quella in esame è una norma statalista che addirittura toglie funzioni già attribuite alle regioni, relegando queste ultime a svolgere un ruolo gestionale e decisionale solamente nei settori limitati dell'interregionalità, come se un problema di un sistema portuale, ad esempio tra più regioni, fosse minimale; in altre parole il fatto di stabilire le complementarietà tra Civitavecchia e Livorno sarebbe un problema minimale; stabilire le complementarietà tra i porti che svolgono traffico sui *container* e « fanno feederraggio » come se fosse un problema secondario sul quale quelle regioni non debbono dire niente.

Mi pare che, a prescindere dalla mancanza di alcun nesso teleologico con l'articolo 1 e con le finalità a cui questa legge voleva ottemperare, esso è sintomo dell'ennesimo meccanismo. Anche l'emendamento presentato stamattina dal Governo, sul quale abbiamo modo di concordare — glielo voglio dire subito, signor sottosegretario — è il sintomo di questo meccanismo furbesco. Non credo che questo problema sia nato stamattina. Se lei lo avesse portato in Commissione in precedenza, ne avremmo parlato e discusso, ma lo avremmo affinato, e avremmo prestato il nostro consenso. Vedo che lei, signor

sottosegretario, scuote la testa in segno di assenso. Però lei non mi può fare contento e, non so se questo termine si può riportare nei resoconti, « minchiato » (con il suo particolare significato). Io la ringrazio, ma anche su questo, *timeo danaos et dona ferentes*. Lei non mi può fare contento se è d'accordo con me. Non mi basta, signor sottosegretario! Lei deve dire che avete sbagliato a portare queste norme con un emendamento stamattina. Davvero i suoi uffici ministeriali non conoscevano prima questo problema? Credo che sia una missione di inefficienza e di colpevolezza.

Siamo perfettamente convinti che una migliore gestione dei beni del demanio marittimo porti la necessità di allungare il periodo a sei anni, ma perché non a otto? Il meccanismo dei sei anni, anziché dei quattro anni, è un meccanismo che va rivisto in relazione alla coerenza tra una concessione demaniale, l'investimento che viene fatto e un piano di ammortamento dell'investimento stesso. A un'impresa che ha una concessione demaniale in ambito portuale o, comunque, in un ambito con rilevanza marittima (penso ad un cantiere, penso ad una banchina, penso ad un terminale), perché si deve limitare la concessione a sei anni? Infatti, deve essere presentato un piano di utilizzo dell'area demaniale. Nel 1968, trentadue anni fa e presumibilmente trentadue chili fa, ero un giovane ufficiale di marina e mi occupavo di demanio marittimo. Erano dati incontrovertibili che una concessione demaniale marittima dovesse essere calibrata *in primis* al progetto, *in secundis* agli anni necessari per portare ad ammortamento naturale l'investimento che l'impresa aveva compiuto sulla concessione. Qui, invece, facciamo ad occhio: sei anni anziché quattro. Che cosa cambia? Vanno bene i sei anni, potrebbero andare bene otto, nove o dieci. Manca quell'idea di progettualità necessaria per stabilire che quella concessione vale cinquant'anni o dieci anni. Questo consentirebbe tra l'altro alle imprese di accedere al credito. Però, la volontà statalista di tenere sotto

il tacco l'impresa perché debba comunque rispondere sempre e andare ad elemosinare un sostegno al Governo (di questo segno politico), vi induce anche su questo a fare un cachinno di modifica legislativa. È « una voce dal sen fuggita », se così si può dire, per usare il gergo operistico.

Questa norma che approveremo è un'altra occasione perduta per rimettere le mani sulla *tonnage tax*. Abbiamo fatto una serie di modifiche sul trattamento tributario delle imprese marittime. Ogni volta che parliamo di *tonnage tax* i sottosegretari per le finanze non ci dicono che la *tonnage tax*, cioè una tassa applicata alle imprese marittime sul tonnello lavorato che consente alle imprese di pianificare il carico fiscale, quindi gli ammortamenti, consente di pianificare anche i costi gestionali: si sa di quante migliaia di tonnellate di naviglio si dispone, quante tasse si devono pagare, così come accade in larghissima parte del mondo. Lo sa, signor sottosegretario, perché questa norma non è mai stata approvata? Perché non c'è mai stato un sottosegretario per le finanze che sia stato in grado di dire a quanto ammontasse l'introito ricavato dall'IRPEG o dall'IRPEF, a seconda delle tipologie gestionali delle imprese marittime (per lo più l'IRPEG), o da altre imposte tipo l'ILOR (quando c'era) e l'IRAP, adesso. Quindi non si sa quale debba essere la copertura finanziaria applicando la *tonnage tax*, che rappresenterebbe una delle forme di semplificazione, non solo la migliore possibile, ma anche la più accettata dall'impresa, nonché quella di più facile esazione da parte dello Stato. Infatti, il 1° gennaio lei può andare presso un'impresa marittima e dire: mi devi dare tanti miliardi quanti milioni di tonnellate di stazza lorda, o di portata, hai gestito (si tratta poi di stabilire un meccanismo). Eppure non si fa. Sono quattro anni che ne parliamo. Non c'è un sottosegretario per le finanze che sia capace di prendere uno straccio di pezzo di carta e dire: noi introitiamo una certa somma, dobbiamo dunque calibrare la *tonnage tax* sulla base di questa somma. Non si riesce ad ottenere neanche questo!

Ovviamente, stiamo parlando a « due suocere » perché la nuora (il Ministero delle finanze) intenda: vi prego, quindi, di parlare con la vostra nuora, perché finalmente riesca a « sturarsi le orecchie ».

Infine, signor sottosegretario, lei conosce il grave problema che attualmente si pone a Civitavecchia: non ho alcuna difficoltà a riconoscere che si tratta del mio collegio, come suggerisce il collega Giardiello; so bene che è il mio collegio e presto torneremo alla competizione elettorale. Mi creda, però, non si tratta di un'operazione elettoralistica, è una questione per la quale mi batto da anni. Le Ferrovie dello Stato, a mio avviso in maniera del tutto legittima, affermano: non siamo più in grado di fare l'armatore con le carrette che abbiamo a disposizione; non siamo più in grado di svolgere il servizio con la Sardegna con i costi che abbiamo. Bisogna trovare una soluzione, allora, ma la soluzione sarebbe semplice: il provvedimento in esame avrebbe potuto rappresentare l'occasione per ammodernare la flotta delle Ferrovie dello Stato; procedendo al suo ammodernamento, come è avvenuto per la Tirrenia, si sarebbe potuto stabilire che l'azienda delle Ferrovie dello Stato può andare, in qualche maniera, sul mercato. Si poteva vendere un'azienda con una flotta ammodernata oppure si poteva consentire alla stessa azienda di proseguire a fornire il suo servizio, magari trasportando non solo i propri carri o qualche gommato: rimanendo, quindi, nel settore merci, che è produttivo.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, poi, nessuno riuscirà a convincermi che non si riesce a rendere produttivo un segmento di attività con 2 milioni e mezzo di passeggeri all'anno! Si tratta di partecipare alla divisione di una torta di clientela di 2 milioni e mezzo di passeggeri, che comprano il biglietto, pagano per far salire sulla nave l'automobile, mangiano, bevono, dormono, comprano qualcosa a bordo, vedono un film, magari possono anche giocare alle *slot machine*: non ho idea di cosa si possa mettere sulle navi, ma non riesco a credere che 2

milioni e mezzo di passeggeri non siano un buon *target* d'impresa! Da parte del Governo, è molto grave non solo non intervenire concretamente, né con questa né con altre norme, ma anche aprire il solito tavolo davanti al solito ministro Salvi; l'ho già detto in questa sede e lo ripeto: quando si invita qualcuno, al tavolo bisogna far trovare qualcosa da mangiare, non aria fritta, non chiacchiere! Abbiamo un altro tavolo per decidere cosa sarà dei 200 lavoratori della Garibaldi o dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato imbarcati sulle navi traghetto, ma si rischia una vera e propria diaspora, un *exodus* di persone che gireranno per tutta Italia, mentre, magari, sono radicate a Civitavecchia, a Golfo Aranci, a Messina, dove fanno studiare i figli, hanno comprato la casa, stipulando un mutuo ed assumendosi debiti. Sono questioni che io conosco perfettamente e che il Governo dovrebbe conoscere, perché le abbiamo denunciate più di una volta: anche questa, quindi, è un'occasione perduta per l'ammodernamento della flotta.

Certo, le Ferrovie dello Stato non possono provvedere al servizio per la Sardegna con navi che hanno trent'anni: non glielo consentiremmo noi per primi! Non è più possibile: andiamo nella direzione della massima sicurezza possibile, in considerazione di tutti i danni che possono verificarsi a causa di una navigazione non sicura, ed anche a tale riguardo ci troviamo di fronte ad un'occasione perduta.

Signor sottosegretario, esprimeremo un voto favorevole sul provvedimento in esame ma non potremo votare l'articolo 9: non ce lo perdonerebbero non solo le nostre regioni, ma neanche quelle guidate dal centrosinistra! Avete realizzato uno scippo di competenze su un decreto legislativo che è attuativo di una delle norme della Bassanini: in quel decreto legislativo, all'improvviso, con una modifichetta, prevedete che certe competenze non spettino più alle regioni!

Quindi, non viene data una nuova competenza alle regioni; anzi, viene ridotta una loro competenza nel settore dei

porti fino ad escludere quelli d'interesse per la difesa (posso anche capirlo), per la sicurezza (lo capisco un po' meno), e addirittura quelli di interesse nazionale ed internazionale! Una grande regione portuale, come la Liguria, o come il Veneto, ha interesse a creare relazioni internazionali con i paesi vicini, anche attraverso la portualità, una modalità di trasporto da combinare con altre modalità di trasporto, con un progetto regionale o interregionale. Si confinano così le regioni ad un ruolo secondario, che alla fine si riduce al parere da esprimere sulla nomina di un presidente dell'autorità portuale, cosa sulla quale avvengono e stanno per avvenire indecorosi mercanteggiamenti, con spostamenti di personaggi legati ai più vari partiti politici, al fine di aggirare la norma che il Parlamento stabilì nel 1994 (in base alla quale chi fa il presidente dell'autorità portuale per due consigli di quattro anni, non può più farlo e deve passare ad un altro mestiere).

Occorre rinnovamento, occorre una classe dirigente nuova, più giovane, più capace, più tecnologicamente avanzata, ma dopo sette anni, tre mesi e dieci giorni il presidente dell'autorità portuale di Civitavecchia, Nerli, ad esempio, diventa indispensabile a Napoli, dove resta altri otto anni. Infatti, siccome non potevate garantirgli un collegio elettorale, perché ne avete pochi e quei pochi sono malsani, lo avete mandato a fare un presidente della *port authority* di Napoli. Vergogna!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, signor sottosegretario, sarò breve, anche perché il disegno di legge in esame è stato affrontato in modo approfondito, come ricordava il relatore Duca, in Commissione trasporti alla Camera e fa seguito ad un analogo approfondito esame in Commissione al Senato. Ricordo che proprio al Senato il gruppo di Alleanza nazionale si è battuto, insieme agli altri gruppi del Polo della libertà, esprimendo parere favorevole in modo tale che un provvedi-

mento giudicato decisamente necessario dalle categorie interessate potesse essere approvato in tempi rapidi e, comunque, prima della fine dell'attuale legislatura.

Il mio intervento è volto semplicemente a ricordare — come ha già fatto opportunamente il collega Becchetti — che, ferma restando la soddisfazione generale per il provvedimento presentato, restano perplessità sull'articolo 9, che è stato aggiunto successivamente. Noi riteniamo che solo con provvedimenti concreti si possa attuare il regionalismo e non con quella riforma federalista che non riuscite a portare in aula perché non avete i voti alla Camera in seconda lettura.

Si parla di regionalismo, di attribuzione di poteri agli enti locali, in una logica di *devolution*, spesso citata sia dal Governo sia, più a ragione, dalle forze dell'opposizione, ma contenuto del suddetto articolo sembra andare esattamente nella direzione opposta. Resta dunque questa ferma perplessità e non si capisce il motivo dell'inserimento di questo articolo all'ultimo momento.

Per il resto non mi resta che ricordare che, ferme restando tutte le perplessità emerse nell'ambito dell'Unione europea circa le disposizioni in materia di investimenti per le imprese marittime, peraltro sanate, il settore ha sicuramente bisogno di tale tipo di sostegno. Le categorie dei trasportatori e dei lavoratori marittimi forse sono state trascurate per anni, comunque non si è tenuto conto del grave carico di lavoro e delle condizioni di competitività che la recente apertura dei mercati ha creato ad avviso dell'Unione europea. Il disegno di legge in esame, quindi, non può che trovare una rapida approvazione ed il sostegno di Alleanza nazionale.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Prendo atto che il relatore e il rappresentante del Governo rinunciano alla replica.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge: Duca ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi (6874) (ore 16).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, di iniziativa dei deputati Duca ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi.

(Contingentamento tempi discussione generale - A.C. 6874)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 10 minuti (con il limite massimo di 16 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 4 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 43 minuti;

Forza Italia: 39 minuti;

Alleanza nazionale: 38 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 35 minuti;

Lega nord Padania: 34 minuti;

UDEUR: 32 minuti;

Comunista: 32 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 32 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 10 minuti; Verdi: 9 minuti; CCD: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 6 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

(Discussione sulle linee generali - A. C. 6874)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Giardiello, ha facoltà di svolgere la relazione.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge al nostro esame mira a ridurre drasticamente i pericoli derivanti dal trasporto di idrocarburi sulle navi che attraversano i nostri mari; si tratta di pericoli per le nostre coste e per i mari italiani del bacino del Mediterraneo.

La proposta di legge di iniziativa parlamentare, il cui primo firmatario è l'onorevole Duca, nasce a seguito della Commissione di indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla tragica vicenda del traghetto *Moby Prince*, effettuata dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, il cui relatore era l'onorevole Biricotti.

Il documento finale, approvato all'unanimità, auspicava atti di indirizzo e interventi legislativi mirati ad ottenere la costruzione di navi il più possibile sicure, normative innovative sulla sicurezza della navigazione, anche mediante sistemi di controllo tecnologicamente avanzati, verifiche puntuali sull'attuazione delle normative nazionali, comunitarie e intermodali

vigenti, nonché specifiche norme che tengano conto dell'originalità e specificità della conformazione del nostro paese.

Nel mar Tirreno alcuni anni fa si è verificato il drammatico affondamento della motocisterna *Haven*, che ha provocato un inquinamento di notevoli proporzioni nei mari e nelle coste italiane. Alle operazioni di bonifica ha contribuito lo Stato italiano e la stessa compagnia petrolifera. Tuttavia, l'evento non ha prodotto un adeguato sussulto nella pubblica opinione e nella politica comunitaria europea.

Ben altro atteggiamento è stato assunto dalle autorità federali statunitensi e canadesi a seguito dell'incagliamento della superpetroliera *Exxon Valdez*. Sono state emanate norme molto rigide sugli standard di sicurezza delle motocisterne e fissate norme sulla corresponsabilità, in caso di inquinamento da idrocarburi delle acque marine, in capo ai proprietari del carico.

Lo Stato dell'Alaska, di propria iniziativa, ha emanato norme ancora più rigide ed ha disposto sanzioni anche nel caso di modeste violazioni delle norme antinquinamento, che prevedono multe minime di 70 mila dollari. Canada e Stati Uniti d'America, inoltre, vietano il cabotaggio sui porti federali alle compagnie straniere e consentono l'approdo nei porti di competenza solo a navi che abbiano propri rappresentanti, assicurati senza limite di copertura, in uno degli Stati federati.

Tutto ciò ha provocato un sensibile miglioramento negli standard di sicurezza delle navi che transitano nelle coste e nei mari nord americani. Nel contempo, il naviglio interdetto a quel tipo di traffico si è riversato sugli altri mari determinando un surplus di navi e un consistente abbassamento dei noli. Tale logica di mercato ha privilegiato i costi bassi nel trasporto ed ha esportato nei mari europei, africani ed asiatici i gravi rischi di inquinamento.

Purtroppo le stesse compagnie petrolifere che hanno assunto determinazioni responsabili in altri mari, nei mari europei si servono di naviglio a basso costo

mettendo fuori mercato quegli armatori che hanno costruito navi con adeguati standard di sicurezza — in particolare, le motocisterne a doppio scafo — che ovviamente hanno un nolo più alto.

Dopo il disastro della motocisterna *Erika*, spaccatasi in due nei pressi delle coste bretoni, provocando un danno ambientale ingentissimo, sembrava che le autorità francesi fossero indotte ad anticipare l'entrata in vigore di norme più stringenti volte a dare garanzie contro i danni da inquinamento. Invece, come purtroppo accade spesso quando avvengono danni ambientali, il tempo trascorso ha fatti venir meno l'attenzione della pubblica opinione, mentre, come ha recentemente sostenuto opportunamente il ministro dell'ambiente, onorevole Bordon, prevalgono altre esigenze ed altri interessi, anche se legittimi.

In tal modo il disastro della motocisterna *Erika* con il tempo è diventato un terreno di polemica per accaparrarsi il controllo dei registri internazionali di classifica navale, rinviando a tempi lunghi, lunghissimi l'entrata in vigore delle norme che avrebbero portato il naviglio europeo alla pari delle condizioni esistenti con la OPA 90 nordamericana.

La proposta di legge in esame, che giunge in aula dopo un partecipato ed interessante confronto in Commissione trasporti, tiene conto dei gravissimi rischi che potrebbero derivare alle nostre coste e ai nostri mari dai possibili incidenti navali che potrebbero interessare le navi adibite al trasporto di idrocarburi.

Colleghi, pesante cosa potrebbe accadere se un incidente simile a quello della motocisterna *Erika* capitasse nel mar Adriatico, un mare che dal golfo di Trieste alla fossa albanese — dopo Vasto — ha una profondità media di 60 metri; un mare che conosce il ricambio totale delle proprie acque in 90 anni. Un incidente nel golfo di Trieste provocherebbe danni incalcolabili per città come Venezia, Ravenna, Rimini, Ancona, Pescara; per l'ambiente, la cultura, l'economia legata alla pesca e al turismo. Un mare nel quale ogni anno dai e nei porti italiani partono

e arrivano 71 mila navi (mercantili, passeggeri, traghetti misti) senza tenere conto delle navi militari, da pesca marittima, da diporto di transito o da svago.

Se calcoliamo anche questi mezzi e quelli che navigano sull'altra sponda del mare Adriatico, ogni giorno ci sono migliaia di movimenti in mare che necessitano di nuove regole di sicurezza. Il rischio è analogo per il Tirreno, lo Ionio, le isole della Sardegna e della Sicilia e gli splendidi arcipelaghi del Mediterraneo.

Onorevoli colleghi, non possiamo aspettare il peggio prima di intervenire. La proposta di legge, che auspico venga approvata rapidamente, si propone di prevenire gli incidenti in mare o di limitarne le conseguenze, di promuovere l'uso di navi cisterna ecologiche e sicure e lo sviluppo delle attività di controllo e assistenza al traffico marittimo mercantile.

L'articolo 2 del testo prevede che anche i proprietari del carico, quando non abbiano adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno ambientale, siano chiamati a rispondere per i danni secondo le norme nazionali e internazionali. Su questo punto vi è stata una discussione interessante in Commissione giustizia, la quale ha opportunamente puntualizzato nel suo parere la norma che con un emendamento è stata introdotta all'articolo 2.

L'articolo 3 prevede misure tese a favorire la demolizione delle navi a singolo scafo non conformi ai più avanzati livelli di sicurezza; lo stesso articolo stabilisce un contributo alla demolizione delle motocisterne e chimichiere che alla data del 31 dicembre 1999 abbiano venti anni dall'entrata in esercizio e che hanno una portata lorda superiore a mille tonnellate.

Il comma 2 prevede l'entità del contributo per ogni tonnellata di portata lorda e fissa il limite temporale ai beneficiari che siano già proprietari di navi iscritte nei registri dell'articolo 146 del codice della navigazione alla data del 30 settembre 2000. Ciò per evitare che alcuni

« furbi » acquistino le cosiddette carrette del mare al solo scopo di avere titolo al beneficio della demolizione.

L'articolo 4 stabilisce le modalità di concessione del contributo.

L'articolo 5 stabilisce i limiti di operatività del beneficio e la decadenza dallo stesso. In particolare viene stabilito che le imprese armatoriali che beneficiano del contributo alla demolizione di navi di proprietà non potranno utilizzare navi cisterna a singolo scafo con più di venti anni di anzianità sul cabotaggio italiano. In sostanza non potranno acquistare e utilizzare carrette del mare nei mari italiani. Il comma 3 prevede che dall'entrata in vigore della presente legge non possono essere iscritte nei registri italiani navi cisterna per trasporto petroli e chimici che abbiano singolo scafo e più di venti anni di costruzione.

L'articolo 6 prevede che entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge, con decreti del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il ministro dell'ambiente, vengano fissate norme attuative del sistema VTS, di controllo delle rotte marittime e della separazione delle rotte.

L'articolo 7 indica la copertura finanziaria della proposta di legge.

Onorevoli colleghi, il commissario europeo, onorevole Loyola De Palacio, durante un incontro molto interessante con la Commissione trasporti della Camera dei deputati, ha apprezzato la proposta di legge ed ha auspicato che il Parlamento e il Governo italiano riescano ad approvarla. La differenza tra una nave a scafo singolo e una nave a scafo doppio è visibile dalle conseguenze di due disastri marini, che vorrei ricordare: la motocisterna *Erika*, a singolo scafo, è affondata spaccandosi e determinando un disastro ambientale i cui danni si vedranno per molti decenni; invece, la motocisterna *Jevoli Sun*, a doppio scafo, è affondata nei mari della Manica senza provocare alcun danno all'ambiente e alle coste. Certo, la sicurezza completa è impossibile nei traffici marittimi, ma la norma proposta dal

provvedimento in esame offre maggiori e più estese possibilità di prevenzione dei rischi di inquinamento marino.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, per le argomentazioni che ho cercato di svolgere, per il lavoro di approfondimento e di unità, di sensibilità e di responsabilità svolto dalla Commissione trasporti, per il prezioso contributo delle Commissioni affari costituzionali, bilancio, giustizia e della Commissione per le politiche comunitari, chiedo all'Assemblea di esprimere il voto favorevole in tempi brevi, in modo che il Senato della Repubblica possa avere il tempo di approvare il provvedimento: sarebbe un atto che qualificherebbe il nostro lavoro, insieme a tanti altri atti qualificati compiuti in questa legislatura; sarebbe, altresì, un esempio per tutta l'Europa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, colleghi, il provvedimento in esame, in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi (e, più in generale, di sostanze chimiche pericolose), è in diretta connessione — in una visione organica e strategica — con il provvedimento in materia di investimenti di cui si è discusso in precedenza. Il provvedimento in esame, con gli investimenti previsti ed incentivati, si situa sul versante *construens*; il provvedimento di cui si è discusso in precedenza si situa, invece, sul versante *destruens*: esso, cioè, agevola l'eliminazione delle vecchie « carrette » del mare (quelle a singolo scafo), motivando il proprietario del carico trasportato ad utilizzare naviglio di qualità. È questo uno degli obiettivi di fondo del provvedimento in esame.

La coscienza dei paesi comunitari ed i passi conseguenti per impedire perdite di idrocarburi o sostanze pericolose — con i gravissimi rischi ambientali a cui il relatore ha fatto cenno — sollecitano provvedimenti di grandissima urgenza e, pur-

troppo, di continua attualità. Gli sforzi che il Governo ha profuso in campo europeo — anche per le sue forti posizioni — e l'impegno assunto negli ultimi mesi (mi riferisco agli impegni del ministro dei trasporti in sede comunitaria, alle direttive del ministro dell'ambiente relative ai nostri mari e, in particolare, alle recenti direttive riguardanti la laguna di Venezia) testimoniano l'alto grado di sensibilità e la necessità di scelte concrete e condivise (questo lo possiamo certamente affermare) da tutte le componenti del settore. Inoltre, vi è l'impegno a completare e a dotare adeguatamente il sistema di controllo delle nostre coste con il sistema VTS, ormai in fase avanzata.

Il disegno di legge risponde a queste attese e fa onore alla politica, ai suoi rappresentanti istituzionali, al Governo e al Parlamento nelle sue componenti di maggioranza e di minoranza, che hanno dato un grande contributo unitario, direi quasi anticipando le determinazioni che l'Unione europea prenderà nei prossimi mesi. Il rispetto dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione intesa in senso lato, la salvaguardia e l'incremento di investimenti e di lavoro, nonché l'impulso a nuove tecnologie applicate rappresentano obiettivi che il Governo ha perseguito fortemente e con questi due provvedimenti — che vediamo collegati — si è avvicinato notevolmente al traguardo.

Vorrei ringraziare per il lavoro compiuto l'intera Commissione, in tutte le sue componenti, perché credo che da questo provvedimento il nostro paese e la qualità della vita nel nostro mare trarranno grande giovamento.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, oggi è il festival del mare: abbiamo infatti concentrato la nostra attenzione su questi due provvedimenti, che peraltro erano molto attesi, specialmente quello ora in discussione, il cui spirito noi condividiamo a 360 gradi. Possiamo giusto segnalare una pecca, quella di non aver

affrontato il problema delle carboniere, su cui dovremo senz'altro tornare, e anche presto: basta chiedere agli amici della Sardegna che cosa stia producendo il naufragio di due carboniere. Dobbiamo anche chiederci se il traffico attraverso le carboniere non risponda più che altro ad esigenze imprenditoriali di altro genere: soprattutto, nel nostro paese, alle esigenze collegate alla messa sul mercato dell'Enel, alla vendita ai privati. Non è questo, tuttavia, il momento per soffermarci di nuovo su tale questione: ci torneremo nel momento più opportuno.

Debbo dire, però, che al di là della condivisione totale degli scopi di questo progetto di legge, non posso non notare che anch'esso ci prende per scemi, perché reca il suo bravo articolo 1 il quale afferma che questo provvedimento ha lo scopo di impedire l'inquinamento marino e così via: voglio proprio vedere se un giorno scriveremo che un provvedimento viene proposto affinché le coste vengano impiastrate completamente di letame o di petrolio o di sversamenti in mare. Insomma, potremmo fare a meno, diciamo sinceramente, di questa «normina» teologica che prende l'interprete per un oscuro lettore di giornalini.

Alcune puntualizzazioni, signor Presidente, signor sottosegretario, debbo farle per forza. Debbo dire al collega Giardiello, che è stato eccellente e pazientissimo relatore di questo provvedimento, che un po' di *culpa in omittendo* c'è e torneremo su varie fattispecie di colpa quando parleremo del — per me famigerato — articolo 2. Dicevo che c'è stata una *culpa in omittendo* perché il collega Giardiello ha dimenticato di dire che questo provvedimento è approdato in Commissione trasporti a maggio del 2000: e non si tratta di una grande legge quadro, quale, per esempio, quella di riforma del codice della strada, in relazione alla quale è legittimo un tempo lungo di trattazione. Questo provvedimento è giunto in Commissione trasporti, ripeto, a maggio, ci è ritornato a settembre e poi ad ottobre più o meno abbiamo chiuso; ma se il provvedimento arriva oggi in quest'aula in ritardo —

perché su queste questioni ci troviamo sempre in ritardo —, tutto è dovuto alle gravi incertezze ed ai ripetuti rinvii di cui lei personalmente, signor sottosegretario, credo sia in parte artefice, in parte vittima e in parte carnefice, direi, perché ha richiesto innumerevoli rinvii: un giorno doveva trovare la compatibilità finanziaria, un giorno doveva trovare la compatibilità comunitaria, un altro giorno la compatibilità sotto il profilo della tecnica normativa... Certo è che il Governo è stato reticente, scivoloso, anguillesco, su questo provvedimento e solamente quando è stato stretto alla gola dalla concomitanza forte della volontà di tutta la Commissione trasporti, questa volta sì in una posizione bipartisan e senza timore per colui che si presenti a portare doni, come lei ogni tanto fa, signor sottosegretario. Io non sono blandibile, io ho un carattere spigoloso, non provi a blandirmi, mi troverà sempre spigoloso. Noi dobbiamo fare politica in questo Parlamento. Lei è così garbato e cortese, ma in politica non c'è garbo: in politica c'è contrapposizione forte, corretta ed educata, ma forte.

Il Governo è quindi colpevole di aver fatto arrivare in ritardo questo provvedimento all'esame dell'aula, di averlo elaborato senza chiarezza e trasparenza e di aver spesso beffeggiato la Commissione, cosa che è stata puntualmente denunciata dal collega Mammola, il quale ha seguito con molta attenzione la vicenda e che io desidero elogiare pubblicamente in quest'aula per l'attenzione prestata al provvedimento.

Come dicevo, l'opposizione non ha svolto alcuna azione di freno e i problemi sono stati tutti interni al Governo, che è stato stretto tra la compatibilità con le norme comunitarie ed una furia falso ecologista che intendeva addirittura vietare l'accesso nei porti e il transito nelle acque territoriali alle navi superiori a 4.500 tonnellate di stazza lorda dal 2003 in poi, qualora non avessero adempiuto a certe condizioni. In Europa tale termine è stato fissato al 2010. Non che noi intendiamo condividere quanto deciso dall'Europa, ma una volta tanto cerchiamo di

essere protagonisti di questa vicenda senza andare al rimorchio dell'Europa; tuttavia, non far più entrare le navi nei porti poteva essere deciso da un giorno all'altro solo da Tex Willer Bordon, il ministro dell'ambiente che io chiamo Tex Willer, perché lo immagino più a cavallo che su una nave, più con una pistola in mano nel *far west* che a trattare di questioni marittime di cui non sa letteralmente nulla, tant'è che propone che, da domani, la libera pratica alle navi debba essere data fuori, in rada. Ci va lui a nuoto insieme agli ufficiali ed ai sottufficiali delle capitanerie di porto? Questa decisione è contraria a qualsiasi regola di gestione dei porti. Infatti, lui non sa che la libera pratica si dà sulle carte: la commissione che deve dare la libera pratica alla nave prima di entrare in porto non va fuori e controlla, ad esempio, i doppi scafi. Tex Willer non le sa queste cose e racconta storielline che fanno un po' ridere coloro i quali si occupano di porti e di trasporti marittimi.

Vi è poi la questione spinosa relativa all'articolo 2, il quale, a mio avviso, è un nonsenso giuridico e va contro ogni tradizione normativa concernente concetti oscuri a questa maggioranza incolta ed ideologicizzata contro il principio della proprietà e dell'impresa.

Quindi, sono state bypassate questioni fondamentali come gli articoli 2049 e 2050 del codice civile in materia di responsabilità oggettiva e di responsabilità per fatto altrui, tant'è che l'invocato parere della Commissione giustizia da parte del collega Giardiello ha fatto un « taccone » che è peggio del buco, come dicono in Veneto. La Commissione giustizia, infatti, ha affermato che questa norma, sembra configurarsi, tuttavia, come un'ipotesi di responsabilità per fatti altrui, in quanto per la sua sussistenza si prescinde non soltanto dal nesso soggettivo, ma anche da quello causale. Ciò significa che qualcuno risponde anche se non vi è né un nesso soggettivo né un nesso di causalità. Il « taccone » è rappresentato dalla condizione posta dalla stessa Commissione che prevede l'inversione legale dell'onere della

prova, in quanto si chiede di aggiungere all'articolo 2 la norma in base alla quale si risponde effettivamente per la responsabilità oggettiva salvo che non si provi di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno. Questo norma fa ridere: chi fa il giurista ride, mentre chi fa il medico come lei, signor sottosegretario, ritiene che questa norma sia una buona « pecetta », una buona sutura.

È chiaro quindi che vengono passate al macero la responsabilità oggettiva e la responsabilità per fatto altrui, la *culpa in eligendo*, la *culpa in contrahendo* e la *culpa in vigilando*, che pure avrebbero meritato un'attenzione maggiore prima di prevedere la responsabilità del proprietario del carico. So che questo è un linguaggio astruso per questa maggioranza, qualcosa fra la lingua aramaica e la filologia romanza; ma l'ignoranza non riguarda solo la tecnica di redazione delle leggi ed i principi giuridici: come ho detto all'onorevole Giardiello, le transazioni sul carico, specialmente se si tratta di carico petrolifero, non si svolgono come se si andasse al banco dei pegni a chiedere 100 tonnellate di gasolio per il riscaldamento di un condominio.

Le transazioni per milioni e milioni di tonnellate di prodotti petroliferi avvengono per via telematica, a distanza di migliaia di chilometri. Spesso e volentieri il carico, nel corso della tratta che va dal porto di origine a quello di arrivo, cambia proprietario anche tre o quattro volte. È quindi ridicolo pensare ad una responsabilità per fatto altrui o ad una responsabilità oggettiva del proprietario del carico quando vi è uno sversamento in mare! Ma è ancora più ridicolo sul piano fattuale. È infatti comune buonsenso pensare che, se io sono un possibile debitore nei confronti di qualcuno, e il mio garante, il mio fideiussore è l'avvocato Giovanni Agnelli, la mia propensione ad adempiere all'obbligazione scende quanto più forte è la solvibilità del mio garante, del mio fideiussore.

Se con questa normativa si voleva evitare la deresponsabilizzazione degli armatori e dei proprietari di navi, dirò

allora che con la responsabilità oggettiva si rafforza la deresponsabilizzazione dei proprietari più spregiudicati. Chi oggi infatti è in condizione di fare carico e trasporti con navi tecnologicamente adeguate e sicure, lo fa indipendentemente dalla corresponsabilità oggettiva o per fatto altrui, del proprietario del carico.

In questa operazione denunciemo un attacco alla proprietà privata, un attacco all'impresa, a quella parte dell'impresa che opera sul mercato dei prodotti petroliferi. Tutto ciò indipendentemente dalla nostra valutazione che si tratta di un traffico estremamente pericoloso per il nostro paese, per le nostre coste. Ricordo gli episodi drammatici che si sono verificati, tra cui quello della Motocisterna *Erika* che, tra l'altro, è stato l'occasione per forze ostili al nostro paese di attaccare il registro navale italiano. Altro che proprietà del carico! Guarda caso i francesi, che stanno ipotizzando un registro navale europeo sul quale mettere le mani, dare il proprio *imprimatur*, escludendo le professionalità e le capacità italiane, hanno deciso che tutto dipendeva dagli scarsi controlli fatti nei porti di partenza e non dipendenti da altre vicende, ad esempio, dall'inadeguatezza delle navi e via dicendo.

Su questo articolo 2 ripresenterò in aula il mio emendamento; mi auguro che vi sia un intelligente ripensamento sulla questione dell'articolo 2. Se ci sarà, noi non avremo difficoltà a votare questo provvedimento con la velocità che esso richiede e con la certezza che esso sia assolutamente necessario ed indispensabile. Ma se così non sarà, noi dovremmo ripetere la nostra battaglia nella fase dell'esame dell'articolato e nella fase delle dichiarazioni di voto. Ne facciamo una questione di principio, di carattere generale. Non si può fare una norma in cui si introduce la responsabilità oggettiva o per fatto altrui, non solo nel diritto civile ma anche nel diritto internazionale privato e nel diritto della navigazione, se non vi è un supporto intelligente, una normativa applicabile in tutti i paesi del mondo. Non c'è in nessun paese del mondo la respon-

sabilità oggettiva del proprietario del carico, con riferimento ad inquinamenti marini! Dunque questa è un'operazione che non possiamo accettare.

Vi sono poi altre questioni sulle quale dovrei soffermarmi; ad esempio, quelle relative ai ritardi e alle pressioni che ci sono state sulla concedibilità dei contributi, quelle relative all'atteggiamento didascalico e descrittivo nello stabilire quali sono i requisiti per accedere a questi contributi (la stazza lorda massima, la stazza lorda minima, la data di entrata in funzione, il reimpiego — altra norma oscura! — del contributo in attività aziendali). Ma cosa significa reimpiego del contributo in attività aziendale? C'è qualcuno che è in grado di spiegarmelo? Nella norma si dice che il contributo deve essere reinvestito in attività aziendali. Quindi, ad esempio, anche per ristrutturare il palazzo dell'impresa armatoriale (questa infatti è attività aziendale)? Non c'è mica scritto però che il contributo deve essere reinvestito in attività di sostegno al trasporto marittimo sicuro ed ecologico o ad implementare la velocizzazione dei sistemi! Si dice che questi contributi debbono essere utilizzati per attività aziendali; mi aspetto che parte di essi sia utilizzata per costruire il *roof garden* nei palazzi delle grandi imprese armatoriali.

Signor sottosegretario, bisogna essere capaci di scrivere le norme; non bisogna inventarsi che il buon Dio è morto di freddo perché il nostro buon Dio è morto in croce e noi, che siamo cristiani, lo sappiamo.

Tralascio le altre questioni cui ho accennato, come ad esempio quella relativa alle navi carboniere; esprimo la nostra condivisione sull'attuazione del VTS: meglio tardi che mai; speriamo non si debba dire «chi tardi arriva, male alloggia». Le ricordo ancora che la modifica dell'articolo 83 del codice della navigazione, che sposta al concerto ministeriale la normazione che riguarda la limitazione del traffico e della sosta, per i motivi esplicitati nella legge, e l'osservanza dello schema di separazione delle rotte rappre-

sentano problemi sui quali è stato posto il cappello del Ministero dell'ambiente. Mentre procediamo verso una riforma della gestione governativa, che unifica competenze in dicasteri diversi, non possiamo accettare — pur essendo profondamente convinti dell'importanza di questo provvedimento — che questo Governo, per cedere a Tex Willer Bordon, gli assegni una competenza che non credo egli sia in grado di esercitare.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, signor sottosegretario, la proposta di legge in esame affronta un argomento che doveva essere affrontato e che tutti gli italiani considerano di grande importanza e drammaticità, se si pensa alle catastrofi ecologiche provocate dall'inquinamento ambientale causato dai troppi cassoni del mare che solcano le acque italiane ed europee. Ricordiamoci poi che il mare non ha confini, anche se il Mediterraneo è una sorta di lago e quello che succede nell'ambito del suo bacino ha conseguenze dirette sui nostri mari e sulle nostre coste: inquinazione, catrame e danni ecologici che si protraggono per anni.

Questa proposta di legge ha indubbiamente il merito di sollevare il problema di arrivare all'adozione del doppio scafo; non posso che ringraziare il relatore Giardiello e l'onorevole Duca che l'hanno presentata. Spero si giunga ad una soluzione che porti ad un rinnovamento del nostro parco di trasporto che — è bene ricordarlo — non è uno dei più vecchi, ma non è sicuramente tra i più attrezzati e i più moderni che solcano i nostri mari. Altre nazioni si trovano sicuramente peggio di noi, ma credo che in questo campo sia necessario avere il coraggio di guardare a chi sta meglio.

Anch'io nutro perplessità, in particolare sull'articolo 2, sulla responsabilità oggettiva, sul concetto dell'attribuzione della colpa. Come ricordava prima l'onorevole Becchetti, vi è un capovolgimento della dimostrazione di responsabilità: il

soggetto è colpevole fino a quando non dimostri il contrario. Francamente, mi sembra un'aberrazione giuridica in termini.

Augurandomi vi sia una resipiscenza del relatore su questa formulazione, devo dargli atto che il testo precedente era peggiore rispetto all'attuale. Il precedente articolo 2 era decisamente peggiore rispetto a quello al nostro esame; tuttavia, poiché al meglio, come al peggio, non vi è limite, auspico l'approvazione di un provvedimento che — lo ripeto — non è di sinistra né di destra né di centro, ma è un testo razionale che favorisce lo sviluppo di un'ecologia compatibile con la vita dell'uomo, con il trasporto e con le necessità di approvvigionamento. A questo proposito vorrei ricordare che sono stati soppressi alcuni articoli del testo precedente, che erano un po' troppo manichee e ispirati ad un ambientalismo di maniera.

Invito il relatore a fare uno sforzo, noi faremo la nostra parte: i deputati del gruppo di Alleanza nazionale si dichiarano fin d'ora disposti a votare a favore del provvedimento qualora il relatore ed il Governo fossero disponibili ad accogliere proposte migliorative del testo, nel senso indicato anche da altri colleghi del Polo della libertà.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Prendo atto che il relatore ed il rappresentante del Governo rinunciano alla replica.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: S. 3385 — Modifica della normativa per gli indennizzi a cittadini ed imprese italiane per beni perduti in territori già soggetti alla sovranità italiana e all'estero (approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (5425) (ore 16,38).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già

approvato dalla VI Commissione permanente del Senato: S. 3385 – Modifica della normativa per gli indennizzi a cittadini ed imprese italiane per beni perduti in territori già soggetti alla sovranità italiana e all'estero.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 5425)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 25 minuti (15 minuti per ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 33 minuti;

Forza Italia: 1 ora e 14 minuti;

Alleanza nazionale: 1 ora e 7 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 32 minuti;

Lega nord Padania: 49 minuti;

UDEUR: 30 minuti;

Comunista: 30 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 10 minuti; Verdi: 9 minuti; CCD: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 6 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti;

Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

Poiché il relatore, onorevole Chiamparino, non è presente in aula, ma mi hanno comunicato che sta arrivando, sospendo la seduta fino alle 17.

La seduta, sospesa alle 16,40, è ripresa alle 17.

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 5425.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 5425)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il relatore, onorevole Chiamparino, ha facoltà di svolgere la relazione.

SERGIO CHIAMPARINO, Relatore. Presidente, vorrei innanzitutto scusarmi per il ritardo che è stato determinato da ragioni oggettive.

Il disegno di legge n. 5425 reca modifica alla normativa vigente in materia di indennizzi a cittadini ed imprese italiani per beni perduti all'estero. Tale materia è attualmente regolata dalla legge 26 gennaio 1980, n. 16, e da una serie di modifiche successive, in particolare dalla legge 29 gennaio 1994, n. 98, che ha dettato interpretazioni autentiche delle citate leggi.

Mi preme aggiungere che la legge n. 98 del 1994 prevede che ogni anno sia presentata al Parlamento una relazione entro il 31 marzo e che dalle cinque relazioni fino ad ora presentate si evince che, nel periodo tra il 1997 e il 1998, sono stati liquidati 1.618 provvedimenti di indennizzo per circa 69 miliardi; che nel periodo dal primo aprile 1998 fino a tutto il mese di marzo del 1999 sono stati liquidati circa 62 miliardi di indennizzi e

che nell'ultimo anno ne sono stati liquidati circa 22 miliardi di lire relativi a 1.750 provvedimenti di indennizzo.

Vorrei fare un breve cenno all'iter legislativo di questo provvedimento, ricordando che il mandato a riferire positivamente all'Assemblea venne approvato il 20 gennaio 1999, cioè due anni fa.

La V Commissione bilancio aveva in un primo momento deliberato l'abbinamento del disegno di legge in esame con altre proposte di legge vertenti su materie analoghe. In un secondo momento, la stessa Commissione, dal momento che risultava già iniziato nell'omologa Commissione dell'altro ramo del Parlamento l'esame di una proposta di legge che recava norme per l'indennizzo dei beni abbandonati nei territori passati a sovranità iugoslava, ha preferito disgiungere l'esame di tali provvedimenti, al fine di evitare di avviare le procedure di intesa fra i Presidenti dei due rami del Parlamento per non determinare l'ulteriore allungamento dei tempi dell'esame parlamentare del provvedimento.

Questa necessità — che allora si avvertiva — di accelerare l'iter del provvedimento è anche la ragione per la quale allora in Commissione non si tenne conto delle osservazioni formulate dalla I Commissione affari costituzionali che riguardavano quattro proposte effettivamente migliorative del testo, che però non vennero considerate proprio perché si pensava di trasferire il provvedimento in sede legislativa e quindi di poterlo approvare rapidamente nel testo pervenuto dal Senato. Il passaggio del provvedimento alla sede legislativa non è potuto però avvenire perché il gruppo di Alleanza nazionale, che aveva inizialmente concesso la propria adesione alla richiesta di trasferimento in sede legislativa (allora il sottosegretario Solaroli era presidente della Commissione bilancio), nel luglio 1999 revocò il proprio consenso in ordine al trasferimento di sede perché, nel frattempo, al Senato non era andata avanti la discussione sui provvedimenti per i quali avevamo votato la disgiunzione dell'esame; quindi, a detta del gruppo di Alleanza nazionale, non vi

erano più le condizioni per proseguire l'esame del provvedimento in sede legislativa. Da allora, quindi, il provvedimento è stato trasferito all'Assemblea, che oggi inizia il suo esame.

Per quello che riguarda l'articolato e la sostanza del testo in questione, il comma 1 dell'articolo 1 prevede che la liquidazione degli indennizzi, che prima avveniva sopra i venti milioni per metà in contanti e per metà in titoli di credito, avvenga tutta in contanti. Ciò ha una valenza sicuramente positiva da tutti i punti di vista per gli interessati e anche per l'amministrazione dello Stato perché la procedura in corso era abbastanza onerosa sotto il profilo organizzativo e costosa per gli oneri che comportava.

Il comma 2 dello stesso articolo 1 è consequenziale al primo comma, mentre l'articolo 2 compie una doppia operazione: consente di ampliare il contributo previsto dell'8 per cento in conto interessi che era già previsto per una serie di attività di servizi ed edili e, in conseguenza del mutato andamento del mercato finanziario, riduce il contributo dello Stato dall'8 al 4 per cento. Infine, l'articolo 3 prevede che, con apposito atto del ministro del tesoro, sia possibile modificare ulteriormente, a seconda dell'andamento del mercato finanziario, tale contributo che viene dato in conto interessi da parte dello Stato. Quindi, la sostanza dell'articolato è questa. Ho riportato altre considerazioni nella relazione scritta per la quale chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna ad integrazione delle poche considerazioni che ho svolto.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

BRUNO SOLAROLI, Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rossetto. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE ROSSETTO. Signor Presidente, siamo di fronte ad un provvedimento doveroso, sia pur tardivo, diretto a rendere migliore il sistema degli indennizzi a favore dei cittadini rimpatriati forzatamente dall'estero nelle più svariate situazioni e che hanno perso in tutto o in parte i loro beni. Il provvedimento si applica a quei cittadini che erano titolari di beni o di imprese in territori già soggetti alla sovranità italiana e andati perduti per effetto del secondo conflitto mondiale e anche a beni perduti a seguito di provvedimenti di confisca da parte di Stati esteri, soprattutto del terzo mondo, solitamente per effetto di guerre o di rivoluzioni violente. La gran parte dei casi, come è noto, riguarda beni abbandonati nei territori passati alla sovranità Jugoslava e beni di cittadini italiani nelle nostre ex colonie in Libia, in Etiopia e in Somalia.

Questo provvedimento, quindi, con tutta evidenza, rappresenta un atto dovuto per questi nostri connazionali che, per effetto di queste luttuose vicende belliche, hanno patito, senza ovviamente averne alcuna colpa, le conseguenze devastanti anche sotto profili patrimoniali.

Qualcosa era già stato fatto, ma con queste norme si rendono gli indirizzi più celeri e, tra l'altro, per questi viene prevista, come ha sottolineato il collega Niccolini, nel dibattito che si è svolto in Commissione e come diceva il relatore, la corresponsione interamente in contanti e non più per il cinquanta per cento in contanti e per il restante cinquanta per cento in titoli, come avveniva in precedenza. Allo stesso tempo, ricordiamo che è prevista all'articolo 2, per coloro che intendono reimpiegare nelle attività produttive gli indennizzi dovuti, la ulteriore concessione di un concorso statale del 4 per cento costante quindicennale sugli interessi da pagarsi sui mutui contratti con enti od istituti di credito sino alla concorrenza dell'indennizzo a cui si ha diritto.

Non è ovviamente un fatto positivo, e vogliamo sottolinearlo, che il Parlamento debba ancora occuparsi degli italiani che hanno perso i loro beni per effetto delle nostre perdite territoriali, a cinquantasei anni di distanza dalla conclusione del

secondo conflitto mondiale, ma comunque si tratta sempre di un passo avanti, sia pure non conclusivo, in quanto resta in piedi il contenzioso con la Repubblica slovena e con la Repubblica croata sia in materia di beni degli italiani che sono stati praticamente espulsi nel 1945 da quei territori, sia sui diritti delle minoranze italiane che tuttora vivono nei territori delle due Repubbliche. Al riguardo crediamo sia auspicabile, nell'ambito di una doverosa politica di allargamento dell'Unione europea, che le predette minoranze godano finalmente di una tutela adeguata in condizioni di democraticità e delle libertà indispensabili per far parte della stessa Unione europea. Ciò premesso, annunciamo che il voto del gruppo di Forza Italia sul provvedimento in esame sarà favorevole.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Prendo atto che il relatore ed il rappresentante del Governo rinunciano alla replica.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Interventi nel settore della formazione nelle arti musicali, visive e coreutiche (5029) (ore 17,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Interventi nel settore della formazione nelle arti musicali, visive e coreutiche.

(Contingentamento tempi discussione generale - A.C. 5029)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 25 minuti (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 33 minuti;

Forza Italia: 1 ora e 14 minuti;

Alleanza nazionale: 1 ora e 7 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 32 minuti;

Lega nord Padania: 49 minuti;

UDEUR: 30 minuti;

Comunista: 30 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 10 minuti; Verdi: 9 minuti; CCD: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 6 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 5029)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Soave, vicepresidente della VII Commissione, in sostituzione del relatore, onorevole Sbarbati.

SERGIO SOAVE, Vicepresidente della VII Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge in

esame riguarda un tema certamente rilevante e, tuttavia, risente in parte della frammentarietà e della lentezza dei nostri lavori, per cui è stata pensata, concepita e scritta in termini che sono stati via via superati dalla legislazione successiva. L'onorevole Sbarbati partiva da una condivisibile preoccupazione relativa alla diffusione della cultura musicale e coristica nella scuola secondaria, sia inferiore sia superiore, e si preoccupava del finanziamento di istituti ed enti di formazione nel settore delle arti musicali, che vivono in condizioni di difficoltà, nonché del conservatorio di musica Rossini e della fondazione Rossini di Pesaro.

La proposta di legge consta sostanzialmente di due articoli. Nell'articolo 1 si disciplinano le questioni a cui ho prima accennato; nell'articolo 2 si affrontano le questioni relative ai settori delle arti musicali e all'opera Rossini. Per quanto riguarda l'articolo 1, i propositi dell'onorevole Sbarbati, a mio avviso, sono stati completamente colti da altre leggi: per esempio, per l'istruzione e la formazione musicale e coreutica nella scuola secondaria superiore, lo stesso articolo rimanda all'approvazione della legge sui cicli scolastici. Tale legge, appunto, è stata approvata: essa prevede un liceo musicale e quanto auspicato dall'onorevole Sbarbati, che del resto quella legge ha sostenuto in Parlamento.

Per quanto riguarda la scuola media, la legge n. 440 finanzia le attività per le scuole che vogliono caratterizzarsi in questo modo. Per quanto attiene, invece, le accademie, ricordo che alcune questioni ad esse inerenti sono state disciplinate da leggi precedenti sotto il forte impulso dell'onorevole Sbarbati e ormai sono di competenza del Ministero dell'università e della ricerca scientifica. Anche per quanto riguarda questioni di dettaglio, ad esempio la soluzione — giustamente prevista all'epoca — per i corsi e per gli indirizzi degli istituti di istruzione secondaria di affidare gli insegnamenti a docenti da assumere con rapporto di lavoro a tempo determinato, al fine di ottenere un quadro più certo, attraverso la sperimentazione, e

sul quale fondare i successivi lavori, esse sono superate sia dalla riforma sul riordino dei cicli sia dal fatto che la legge sui precari, a sua volta, disciplina l'assunzione in termini diversi. Essa non prevede la suddetta fattispecie, rispetto alla quale, quindi, si dovrebbe prevedere una deroga.

Pertanto, l'articolo 1 dovrà essere sintetizzato, per un verso, e rivisto, per altro verso, alla luce delle acquisite leggi che, al tempo della formulazione del disegno di legge, non erano state ancora varate. Alcune di esse erano all'orizzonte, quindi da parte dell'onorevole Sbarbati era anche legittimo pensare che non sarebbero mai giunte a conclusione.

Per quanto riguarda l'articolo 2, si prevede un sostegno finanziario volto a valorizzare l'opera di istituti ed enti che, operando sia all'esterno sia all'interno del sistema istituzionale di formazione, per così dire, nel settore delle arti musicali e visive, svolgono anch'essi una funzione altrettanto formativa in senso ampio e con risultati generalmente riconosciuti e apprezzati. I criteri per l'individuazione dei predetti istituti ed enti sono demandati al decreto del ministro della pubblica istruzione di concerto con il ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Su tale aspetto naturalmente si può discutere, con l'avvertenza che, ad esempio, esiste un atto Senato giunto alla Camera in seconda lettura (atto Camera n. 7307) oggi all'esame della VII Commissione, che all'articolo 32 fa riferimento esattamente alla stessa materia o di materia largamente sovrapponibile. Quindi, anche per la prima parte dell'articolo 2 si pone un problema di coordinamento. Resta la questione specifica del conservatorio di musica Gioacchino Rossini e dell'ente denominato fondazione Rossini; si tratta di due istituzioni autonome che perseguono scopi diversi, con diverse risorse finanziarie: la prima con fine di istruzione musicale è incardinata nel sistema scolastico; la seconda con il fine di esaltare la figura e la memoria del grande maestro pesarese ha attinenza maggiormente con le finalità del recupero dei beni culturali e di altro Ministero.

Fin dal 1940 esistono convenzioni che riguardano le suddette istituzioni e obblighi sanciti dalle stesse. Vi è un elemento di novità, intervenuto con la legge n. 23 del 1996 che, in un riassetto generale delle competenze passive in ordine alla fornitura e gestione di locali scolastici ha posto a carico delle province quelle concernenti gli edifici sede dei conservatori di musica. A tale proposito vi è una complicata questione che l'onorevole Sbarbati chiarisce nella relazione, tale per cui non è così agevole finanziare e sostenere gli immobili della fondazione Rossini. Da questo punto di vista, quindi, rimangono in vita le finalità del provvedimento volte ad assicurare il contributo di 500 milioni annui, che nella proposta era previsto per il 1999 e per il 2000 (a questo punto bisognerà verificare se tale data rimarrà ferma). Per gli stessi anni è previsto un contributo di 150 milioni per le esigenze di funzionamento; quindi, in totale si tratta di 650 milioni, di cui 50 milioni per il conservatorio di Fermo, già sede distaccata del conservatorio Rossini.

Questo è il provvedimento che oggi viene all'attenzione dell'Assemblea, in un periodo molto successivo a quello in cui fu concepito, pensato e presentato. Credo, quindi, che, insieme ai colleghi della Commissione e del Comitato dei nove e naturalmente con il concorso dell'onorevole Sbarbati, quando sarà presente, dovremo pensare ad un intervento emendativo fortemente modificativo per cercare di salvare la sostanza di quel progetto di legge che non è stata ancora colta da altre leggi che sono largamente intervenute proprio sui territori esplorati dall'onorevole Sbarbati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro della pubblica istruzione.

TULLIO DE MAURO, Ministro della pubblica istruzione. Signor Presidente, condivido ampiamente le osservazioni che sono state fatte. Credo che l'intero testo vada ripensato e rimaneggiato dalla stessa relatrice per coordinarlo meglio con la legislazione vigente.

Per quanto riguarda un aspetto particolare, quello che motivava i passi iniziali del progetto, ai tempi di Ciampi ministro del tesoro, cioè l'integrazione nell'attività della scuola di attività teatrali e musicali, è stata già opportunamente richiamata la legge n. 440. Oggi abbiamo un'imponente attività collaterale che consente di conseguire crediti, spesso molto ben integrata con le attività di insegnamento ordinario e con produzioni ben visibili. Ad esempio, ormai da tre anni si tiene annualmente la giornata della musica, alla quale partecipano, portando le capacità maturate, giovani provenienti da tutte le scuole italiane selezionati proprio a questo fine.

Il lavoro va avanti e, se si voleva che il mondo del teatro, della musica e della danza non fosse più estraneo all'orizzonte di attività delle nostre scuole, ciò oramai è già reale, a parte la normativa che consente tutto ciò e con la quale evidentemente occorre coordinare meglio questo testo di legge.

PRESIDENTE. La prima iscritta a parlare è l'onorevole Napoli. Ne ha facoltà.

ANGELA NAPOLI. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, sinceramente non siamo riusciti a comprendere — ed anche gli interventi dell'onorevole Soave, che sostituisce la relatrice, e dello stesso ministro me ne danno atto — come mai questo provvedimento sia stato calendarizzato oggi per l'Assemblea, quando esso ha ultimato il suo iter in VII Commissione (Cultura) nel lontano settembre 1999.

Già allora ha visto la contrarietà del gruppo di Alleanza nazionale che oggi è aumentata per le motivazioni che brevemente cercherò di esporre e che sono pressoché analoghe a quelle svolte dallo stesso relatore.

Il disegno di legge presentato nel giugno 1998 reca il titolo «Interventi nel settore della formazione nelle arti musicali, visive e coreutiche» ma, anziché prevedere gli interventi necessari in tale settore in termini di formazione contiene prioritariamente interventi di sostegno

economico per istituti ed enti e in particolare per la provincia di Pesaro e Urbino e per il conservatorio di musica Rossini di Pesaro. Innanzitutto il testo, se approvato, come ha evidenziato l'onorevole Soave, non solo contribuirebbe al processo di frammentazione del *corpus* legislativo in materia di istruzione, vanificando l'opera di unificazione e di riordino effettuata con il testo unico, ma sarebbe senza dubbio privo dei caratteri di continuità tanto con la legge n. 30 del 2000, relativa al riordino dei cicli scolastici, quanto con la legge n. 508 del 1999 relativa alla riforma delle accademie e dei conservatori. Il provvedimento mancherebbe ancora del necessario collante con la disciplina delle attività musicali (atto Camera n. 7307), già approvato dal Senato e attualmente in discussione presso la Commissione cultura.

Ricordo, per esempio, che durante la discussione della già richiamata legge n. 508 del 1999 relativa alla riforma delle accademie e dei conservatori ci è stato impedito in questo ramo del Parlamento da parte del Governo di raccordare la formazione musicale e coreutica nelle fasce dell'istruzione primaria e secondaria per rinviarla alla legge del riordino dei cicli scolastici. Lo stesso testo licenziato dalla Commissione e oggi in discussione, all'articolo 1, comma 2, per quanto riguarda il personale fa riferimento alla futura legge quadro in materia di riordino dei cicli scolastici, che oggi è legge dello Stato. Quest'ultima articola il sistema di istruzione nel ciclo primario, che assume la denominazione di scuola di base della durata di sette anni e abolisce l'attuale scuola media che, invece, continua ad essere menzionata nel testo stesso, e nel ciclo secondario che assume la denominazione di scuola secondaria della durata di cinque anni, la quale si articola anche nell'area artistica e musicale. Questa nuova area dovrà essere strutturata dal Ministero della pubblica istruzione nell'ambito del quadro generale della normativa di riordino e non ha quindi senso alcuno che si trasferiscano in questo momento ad ordinamento le iniziative

sperimentali attualmente in corso nella scuola media e negli istituti di istruzione secondaria superiore. Del patrimonio di esperienza didattica acquisito dai docenti reclutati per gli attuali corsi sperimentali occorrerebbe servirsi nell'attuazione della nuova area. È stato persino soppresso a suo tempo in Commissione l'originario comma 2 dell'articolo 1 dove veniva fatto specifico riferimento alla necessità di uno speciale concorso per titoli per l'assegnazione degli insegnamenti musicali, pur sapendo che sono stati messi al bando gli attuali insegnanti di strumenti musicali, per i quali necessiterebbe una specifica classe di concorso.

Non sarebbe poi assolutamente veritiera la parte della relazione tecnica che accompagna il disegno di legge governativo laddove fa riferimento agli oneri relativi al personale, specificando che sostanzialmente si tratterebbe di consolidare una spesa già attualmente sostenuta per le sperimentazioni di educazione musicale. Di fatto, se valutassimo attentamente le tabelle allegate alla relazione tecnica, ci accorgeremmo che per l'attuazione del provvedimento in discussione occorrerebbero negli anni l'inserimento di nuovi insegnanti nonché l'acquisizione di strumenti, il tutto con automatici oneri aggiuntivi per lo Stato ed anche in contrasto con le ultime leggi finanziarie che prevedono la riduzione degli organici del personale insegnante. Per quanto riguarda l'articolo 2 del disegno di legge, lasciatemi dire che esso appare alquanto demagogico e, se vogliamo, legato a scopi di natura elettoralistica. Infatti, mi sembra strana la calendarizzazione del provvedimento in aula a distanza di un anno e mezzo dal termine dell'iter in Commissione cultura.

Il provvedimento prevede, all'articolo 2, interventi di sostegno ad istituti ed enti non statali che svolgono attività di alta formazione, promozione, ricerca e sviluppo nel settore delle arti visive e musicali. A parte il collegamento che è stato già riferito tanto dal ministro, quanto dall'onorevole Soave, va detto che nel provvedimento è contenuta la solita delega senza alcun limite, in base alla quale vari

ministri dovrebbero individuare gli istituti e gli enti destinatari dei contributi. A nostro avviso, non spetterebbe al Governo designare gli istituti e gli enti in questione: nella delega sarebbe almeno necessaria la definizione di alcuni — diciamo così — paletti, altrimenti potrebbero nascere sospetti, che non credo siano auspicabili, soprattutto in questo particolare momento.

Ancor più grave è il contenuto degli ultimi commi dell'articolo 2: è vero — come è stato giustamente affermato dall'onorevole Soave — che esso riguarda la concessione di fondi tanto al conservatorio musicale «Giacchino Rossini» di Pesaro, quanto all'omonima fondazione; tuttavia, è altrettanto vero — ritengo che il Parlamento non possa lasciar correre al riguardo — che è in atto un contenzioso che si trascina da molto tempo tra la fondazione Giacchino Rossini ed il conservatorio di Pesaro. Infatti, la fondazione Giacchino Rossini, istituita nel 1940 a seguito della convenzione stipulata tra lo Stato e gli enti locali di Pesaro per il trasferimento allo Stato del liceo musicale fondato nel 1869 per volontà di Giacchino Rossini, ha il compito di gestire il patrimonio già appartenente al liceo musicale Rossini e di concorrere al funzionamento del conservatorio musicale. Tale conservatorio — ritengo che ciò sia a conoscenza di tutti noi — necessita di urgenti interventi; tuttavia, l'assegnazione di fondi alla provincia di Pesaro e Urbino non solo non ne consentirebbe l'immediato uso, ma creerebbe un ulteriore contrasto nel complesso contenzioso in atto tra la fondazione e il conservatorio. Di fronte alla situazione di oggettivo pericolo in cui versa la sede del conservatorio, non si capisce perché lo Stato non possa intervenire direttamente su una struttura di propria competenza, evitando così ulteriori complicazioni burocratiche e ritardi nei lavori.

Tra l'altro, la fondazione Giacchino Rossini non ha a tutt'oggi uno statuto di amministrazione, né è stata definita la sorte dei residui beni di Giacchino Ros-

sini, lasciati dallo stesso allo scopo di attivare una scuola musicale a Pesaro.

Come stavo dicendo, il provvedimento accentua l'attuale contenzioso in quanto prevede tra l'altro, nell'ultimo periodo del comma 4 dell'articolo 2, che le disponibilità eventualmente eccedenti, alla fine dell'esercizio, possano essere destinate, nell'esercizio successivo, a spese per lavori di restauro dell'edificio e di conservazione dei beni mobili di proprietà della fondazione Gioacchino Rossini di Pesaro. A mio avviso occorrerebbe separare, più che incrementare, i legami tra il conservatorio, che è scuola di Stato, e la fondazione, che ha assunto, come ha ricordato l'onorevole Soave, ormai di fatto un ruolo estraneo alla vita delle istituzioni scolastiche.

Per quanto detto ed anche alla luce del lungo periodo intercorso fra il 14 settembre 1999 — data della sua ultima definizione in Commissione — ed oggi, periodo che ha visto diverse innovazioni, ritengo che il provvedimento necessiti di irrinunciabili forme di coordinamento e pertanto il mio gruppo chiede che venga rinviato in Commissione per un'attenta valutazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rossetto. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE ROSSETTO. Signor Presidente, credo non sia necessario aggiungere molto agli interventi svolti dai colleghi Soave e Napoli e dal ministro.

Se avessimo dovuto valutare il disegno di legge così com'era, avremmo dovuto esprimere i giudizi che la collega Napoli ha formulato nel disegnare quello che sarebbe stato uno scenario di aumentata complessità legislativa, una volta approvato questo progetto di legge. Naturalmente, noi eravamo e siamo favorevoli agli obiettivi di fondo che il disegno di legge si proponeva: in realtà, il vero motivo del contendere, o comunque l'aspetto sul quale dovremo ragionare, è rappresentato dall'articolo 2, che concerne il conservatorio.

In conclusione, anche il gruppo di Forza Italia chiede che il provvedimento venga rinviato in Commissione per una valutazione più approfondita di questo articolo.

(Replica del vicepresidente della VII Commissione — A.C. 5029)

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il vicepresidente della VII Commissione.

SERGIO SOAVE, Vicepresidente della VII Commissione. Signor Presidente, ringrazio i colleghi intervenuti e naturalmente il ministro, che ci onora con la sua presenza.

Per quanto riguarda il contenuto della proposta avanzata, è certamente ragionevole, ma riterrei opportuno attendere di poter consultare il Comitato dei nove per valutare se possiamo, di concerto con la relatrice, l'onorevole Sbarbati, proporre noi una variazione, o se decidiamo tutti insieme di procedere ad un rapido passaggio in Commissione. È chiaro che, arrivati a questo punto della legislatura, la questione tempo è fondamentale e quindi credo che dovremo trovare insieme la strada più opportuna per far sì che questo provvedimento, debitamente corretto (perché credo che la stessa onorevole Sbarbati, che vi ha tanto lavorato, possa riconoscere che molti degli obiettivi ai quali si tendeva sono stati raggiunti), possa essere licenziato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

TULLIO DE MAURO, Ministro della pubblica istruzione. Non ho nulla da aggiungere, Presidente.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta ed in quella sede verranno affrontati i temi che i colleghi intervenuti hanno sottolineato.

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani:

Martedì 16 gennaio 2001, alle 10.

1. — Interpellanze e interrogazioni.

(ore 15)

2. — *Discussione del documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Parenti (Doc. IV-*quater*, n. 163).

— *Relatore:* Ceremigna.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del deputato Di Fonzo (Doc. IV-*quater*, n. 164).

— *Relatore:* Ceremigna.

3. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

PECORELLA: Modifiche alla legge 30 luglio 1990, n. 217, recante norme sul gratuito patrocinio (5477).

e delle abbinare proposte di legge: VELTRONI ed altri; PISAPIA (6054-7421).

— *Relatore:* Saponara.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 3903 - Disposizioni in materia di navigazione satellitare (*Approvato dal Senato*) (7154).

— *Relatore:* Saraca.

5. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 4563 - Aumento del ruolo organico e disciplina dell'accesso in magistratura (*Approvato dal Senato*) (7377).

— *Relatore:* Bonito.

6. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

APREA ed altri; ACCIARINI ed altri; NAPOLI ed altri: Disposizioni in materia di organi collegiali della scuola dell'autonomia (2226-2665-3592).

— *Relatori:* Acciarini, per la maggioranza; Aprea, di minoranza.

7. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; FINI ed altri; MARTINAT; CASINI ed altri: Modifiche alla normativa concernente la repressione del contrabbando di tabacchi lavorati (6333/bis-6419-6613-6845).

— *Relatore:* Miraglia Del Giudice.

8. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

DAMERI ed altri; TREMAGLIA ed altri: Istituzione dei Consigli degli italiani all'estero (*Approvata, in un testo unificato, dalla Camera dei deputati e modificata dalla III Commissione permanente del Senato*) (2997-3227-B).

— *Relatore:* Bartolich.

9. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

SIMEONE; PISAPIA; SINISCALCHI ed altri; FOTI ed altri; SODA ed altri; NERI ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; FRATTA PASINI; VELTRI; GAMBALE ed altri; SARACENI: Interventi legislativi in materia di tutela della sicurezza dei cittadini (465-2925-3410-5417-5666-5840-5925-5929-6321-6336-6381).

— *Relatore:* Meloni.

10. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 2207: Modifica della disciplina della protezione e del trattamento sanzionatorio di coloro che collaborano con la giustizia nonché disposizioni a favore delle persone che prestano testimonianza (*Approvato dal Senato*) (6909).

e delle abbinate proposte di legge: SODA; MANTOVANO ed altri; LI CALZI ed altri; MANTOVANO ed altri (887-2213-3271-6765).

— *Relatore:* Bonito.

11. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 4755 - Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime (*Approvato dal Senato*) (7451).

— *Relatore:* Duca.

12. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

DUCA ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi (6874).

— *Relatore:* Giardiello.

13. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 3385 - Modifica della normativa per gli indennizzi a cittadini ed imprese italiane per beni perduti in territori già soggetti alla sovranità italiana e all'estero (*Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato*) (5425).

— *Relatore:* Chiamparino.

14. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

POZZA TASCA ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; ALBANESE ed altri: Misure contro il traffico di persone (5350-5839-5881).

— *Relatore:* Finocchiaro Fidelbo.

15. — *Seguito della discussione della mozione Pisanu ed altri n. 1-00473 concernente la mancata conversione del decreto-legge n. 111 del 2000, in materia di cancellazione dalle liste elettorali dei cittadini irreperibili.*

16. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 4551 - Disposizioni in materia di anagrafe degli italiani residenti all'estero e sulla revisione delle liste elettorali. (*Approvato dal Senato*) (6975).

— *Relatore:* Cerulli Irelli.

17. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Interventi nel settore della formazione nelle arti musicali, visive e coreutiche (5029).

— *Relatore:* Sbarbati.

18. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

S. 2049 — D'iniziativa dei Senatori SMURAGLIA ed altri: Norme di tutela dei lavori "atipici" (*Approvata dal Senato*) (5651).

e delle abbinate proposte di legge: MUSSI ed altri; LOMBARDI ed altri; MICHIELON ed altri (3423-3972-4865).

— *Relatore:* Duilio.

19. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

ALOISIO ed altri; VALDUCCI ed altri; PERETTI ed altri; ANGELONI ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; ARACU ed altri; BENVENUTO E CIANI: Disciplina delle società e associazioni sportive dilettantistiche e degli enti di promozione sportiva (769-1776-2489-2739-2761-3607-3912).

— *Relatore:* Mauro.

20. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

GASPARRI; BATTAGLIA ed altri; COLOMBINI ed altri; PIVETTI; MAS-

SIDDA ed altri; MANZIONE ed altri; MUZIO; COLUCCI e TRINGALI; TESTA; MICHIELON ed altri: Norme concernenti la vigenza triennale dei contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati per il personale delle Ferrovie dello Stato (1370-2231-3235-3766-4374-5755-5822-5931-6261-6882).

21. — *Seguito della discussione del progetto di legge:*

S. 203-554-2425 — D'iniziativa dei senatori SALVATO ed altri, BISCARDI ed altri e D'INIZIATIVA DEL GOVERNO: Norme in materia di protezione umanitaria e di diritto di asilo (*Approvato in un testo unificato dal Senato*) (5381).

e delle abbinare proposte di legge: FEI ed altri; GARRA ed altri; ARMAROLI ed altri; FONTANINI e CAVALIERE (3439-5463-5480-6018).

— *Relatore:* Soda.

22. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

S. 64-149-422: D'iniziativa dei senatori: Roberto NAPOLI ed altri; GIOVANELLI ed altri; BORTOLOTTI ed altri: Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale (*Approvata, in un testo unificato, dal Senato*) (5100).

e delle abbinare proposte di legge: CALZOLAIO e LORENZETTI; SCALIA ed altri; SANZA ed altri (428-1557-1652).

— *Relatore:* Turrone.

La seduta termina alle 17,45.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELLA RELAZIONE DEL DEPUTATO SERGIO CHIAMPARINO SUL DISEGNO DI LEGGE N. 5425

SERGIO CHIAMPARINO, *Relatore*. Il presente provvedimento reca modifiche alla normativa vigente in materia di indennizzi a cittadini ed imprese italiane per beni perduti all'estero. Il mandato a

riferire favorevolmente in Assemblea è stato votato dalla V Commissione il 20 gennaio del 1999, dopo un iter, di cui riferirò più avanti, che inizialmente sembrava poter trasferire il provvedimento medesimo alla sede legislativa presso la medesima V Commissione.

La materia è regolata dalla legge 26 gennaio 1980, n. 16, come modificata ed integrata dalla legge 5 aprile 1985, n. 135. Su tale normativa è successivamente intervenuta la legge 29 gennaio 1994, n. 98, che ha dettato interpretazioni autentiche delle citate leggi ed ha precisato le procedure relative all'esame delle domande, alla liquidazione degli indennizzi e alla definizione del contenzioso.

Destinatari delle disposizioni di cui alle leggi n. 16 del 1980 e n. 135 del 1985 sono cittadini italiani, gli enti e le società italiane titolari direttamente o indirettamente in parte o nella totalità, di beni, diritti e interessi perduti in territorio già soggetti alla sovranità italiana o all'estero, a seguito di confische o di provvedimenti limitativi o impeditivi della proprietà comunque adottati dalle autorità straniere.

Per quanto riguarda il finanziamento degli oneri derivanti dall'applicazione della normativa in esame, si ricorda che le somme relative sono quantificate annualmente dalla legge finanziaria, in tabella C, ed allocate sull'unità previsionale di base 3.2.139 — Accordi ed organismi internazionali — capitolo 7576 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. La legge finanziaria per il 2001 stanziava 86,5 miliardi per ogni annualità del triennio 2001-2003.

La legge n. 98 del 1994 (articolo 2, comma 10) prevede che il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica presenti al Parlamento, entro il 31 marzo di ogni anno e sino all'espletamento di tutte le istanze, una relazione annuale che indichi, per ogni singolo paese, il numero delle richieste liquidate, l'importo complessivo erogato, il numero di richieste ancora da liquidare, nonché le ulteriori iniziative necessarie per la chiusura dei procedimenti in atto.

Nella corrente legislatura sono state presentate cinque relazioni: il 22 luglio 1996, il 1° agosto 1997, il 13 gennaio 1999, il 7 gennaio 2000 e, infine, il 3 novembre 2000 (doc. XCIII, n. 5).

Nella relazione del 13 gennaio 1999, relativa al periodo aprile 1997-marzo 1998, si segnalava che erano stati adottati complessivamente 1.618 provvedimenti di concessione di indennizzi, per un importo complessivo di 68,7 miliardi.

L'attività svolta successivamente è esposta nell'ultimo documento presentato. Per quanto riguarda la zona 13 dell'ex territorio libero di Trieste e i territori ceduti alla ex Jugoslavia, la Commissione competente ha esaminato, nel periodo dal 1° aprile 1999 al 31 marzo 2000, 1.132 istanze, liquidando 941 fascicoli comportanti l'emissione di mandati di pagamento, per un ammontare di oltre 5 miliardi.

Per la Nuova Tunisia sono stati liquidati 508 mandati di pagamento per un importo pari a 3,3 miliardi.

Per quanto riguarda la Libia, l'Etiopia, la Tunisia e paesi vari, la Commissione competente ha esaminato, nel medesimo periodo, 470 fascicoli, accogliendo 301 provvedimenti concessivi degli indennizzi per un importo complessivo di 13,4 miliardi; 122 provvedimenti, al contrario, sono stati rigettati e 47 risultano ancora in istruttoria. Complessivamente dunque, 1750 provvedimenti di concessioni di indennizzi per circa 22 miliardi di lire che si aggiungono ai circa 62 miliardi di indennizzi liquidati nel periodo 1° aprile 1998-marzo 1999 per l'insieme dei paesi considerati dalla legislazione vigente.

La V Commissione ha dedicato all'esame del provvedimento, in sede referente, le sedute del 10 e del 15 dicembre 1998, nonché del 13 e del 20 gennaio 1999. Nel corso di tali sedute, su richiesta del gruppo di Alleanza nazionale, la Commissione in un primo momento ha deliberato l'abbinamento, ai sensi dell'articolo 77, comma 1, del regolamento, del disegno di legge in esame con altre proposte di legge (atti Camera nn. 276, 911, 3394, 3510) vertenti su materia analoga, in quanto rivolte, per la gran parte, a disci-

plinare singole situazioni relative a categorie di cittadini rimpatriati (in particolare dalla Liberia, dalla Somalia e della ex Jugoslavia). In un secondo momento, peraltro, la Commissione, in considerazione del fatto che risultava già iniziato dalla Commissione finanze e tesoro del Senato, a partire dal 28 maggio 1997, l'esame di una proposta di legge recante norme per l'indennizzo dei beni abbandonati nei territori passati a sovranità iugoslava (atto Senato n. 889 e disegni di legge abbinati), ha preferito deliberare la disgiunzione dell'esame di tali proposte, al fine di evitare di avviare le procedure di intesa fra i Presidenti di Camera e Senato, richieste dall'articolo 78 del regolamento, che avrebbero senza dubbio ulteriormente allungato i tempi dell'esame parlamentare del provvedimento.

A seguito di questa deliberazione, la Commissione ha poi respinto, ricorrendo a votazioni per principi, tutti gli emendamenti ed articoli aggiuntivi presentati, conferendo al relatore il mandato a riferire favorevolmente sul testo del disegno di legge così come approvato dal Senato. Sul testo del provvedimento hanno espresso il proprio parere le Commissioni permanenti affari costituzionali, esteri, finanze e attività produttive: in particolare, la Commissione affari esteri ha, in una osservazione, invitato la Commissione ad abbinare al disegno di legge la proposta di legge n. 911, riguardante i cittadini italiani rimpatriati dalla Liberia e dalla Somalia; più articolato è stato il parere espresso dalla Commissione affari costituzionali, che contiene quattro osservazioni volte a rendere più corretta la formulazione del testo. Per quanto riguarda il parere espresso dalla Commissione affari esteri, già si è avuto modo di sottolineare come la Commissione bilancio abbia prima proceduto all'abbinamento di altre proposte di legge e poi alla disgiunzione. Le osservazioni contenute nel parere espresso dalla Commissione affari costituzionali, a loro volta, non sono state accolte per non allungare ulteriormente i tempi dell'iter parlamentare del provvedimento, dal momento che, come si è già

accennato, sembrava possibile il trasferimento dello stesso alla sede legislativa e quindi una sua sollecita approvazione finale nel testo trasmesso dal Senato. Il ritiro del consenso alla sede legislativa da parte del gruppo di Alleanza nazionale è stato motivato con lettera del luglio 1999 al presidente della V Commissione con riferimento al fatto che il Senato non ha proseguito la discussione su provvedimenti che riguardavano più generali misure per cittadini rimpatriati dalla Libera, Somalia, ex Jugoslavia ed altri paesi.

In materia di indennizzi si può anche segnalare che, in data 26 ottobre 1999, il Governo ha presentato alla Camera un disegno di legge (n. 6498) recante « Concessione di un indennizzo ad imprese italiane operanti in Nigeria », che è stato approvato dalla Commissione bilancio in sede legislativa il 7 giugno 2000. Trasmesso al Senato, è stato quindi definitivamente approvato in tempi rapidi (legge 19 luglio 2000, n. 204).

Passando ai contenuti del disegno di legge n. 5425, vorrei sottolineare i seguenti punti. L'articolo 1, comma 1, del disegno di legge in esame sostituisce il secondo comma dell'articolo 1 della legge n. 16 del 1980 e successive modificazioni. Tale disposizione prevede che gli indennizzi dovuti ai cittadini italiani, agli enti e alle società italiane titolari direttamente o indirettamente, in parte o nella totalità di beni, diritti e interessi perduti in territori già soggetti alla sovranità italiana (esclusi i titolari di beni di cui alla legge 6 marzo 1968, n. 193), o all'estero, a seguito di confische o di provvedimenti limitativi o impeditivi della proprietà comunque adottati dalle autorità straniere esercenti la sovranità su quei territori, saranno corrisposti fino all'ammontare di venti milioni interamente in contanti; per gli indennizzi superiori a tale cifra la somma eccedente sarà corrisposta per il 50 per cento in contanti e per il restante 50 per cento in titoli di credito.

Il comma 1 dell'articolo 1 del provvedimento in esame stabilisce che tali in-

dennizzi vengono corrisposti interamente in contanti, e non più al 50 per cento in titoli di credito.

In conformità al dettato normativo in vigore si è provveduto nell'arco di tutta la durata del prestito di quindici anni alla emissione dei titoli del prestito redimibile del 1980 al 12 per cento con cui far fronte ai fabbisogni di indennizzi per un ammontare complessivo di lire 525 miliardi. Non può, tuttavia, sottacersi la complessità e l'onerosità della procedura di liquidazione degli indennizzi per cifre superiori a lire venti milioni, che richiede una pluralità di adempimenti da parte di vari uffici del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Occorre, inoltre, far presente che nei prossimi anni l'importo degli indennizzi da liquidarsi in titoli di Stato non dovrebbe eccedere, sulla base di una ragionevole previsione, la somma di lire 525 miliardi, pari a quella corrisposta ai beneficiari nei quindici anni trascorsi. Conseguentemente non sembra opportuno, considerata l'entità della spesa presunta, provvedere alla emissione di un prestito, anche per motivi di economicità ed efficienza amministrativa.

Il comma 2 dell'articolo 1 in esame dispone conseguentemente l'abrogazione dei commi da terzo a decimo dell'articolo 9 della legge n. 16 del 1980 e successive modificazioni, in quanto i successivi commi disciplinano le modalità di emissione dei titoli.

L'articolo 2, comma 1, del disegno di legge in esame sostituisce l'articolo 2 della legge n. 16 del 1980 e successive modificazioni. Ricordo che l'articolo 2 della legge n. 16 del 1980, modificato dall'articolo 2 della legge 5 aprile 1985, n. 135, e dall'articolo 1, comma 5, della legge 29 gennaio 1994, n. 98, stabilisce che a coloro che intendano reimpiegare in attività produttive industriali, agricole, commerciali e artigianali, in tutto o in parte, gli indennizzi dovuti ai sensi della presente legge, sarà ulteriormente concesso, a domanda, un concorso statale dell'8 per cento costante quindicennale sugli interessi da pagarsi per mutui che verranno

contratti con enti, istituti e aziende di credito fino alla concorrenza dell'indennizzo utilizzato.

Il comma 1 dell'articolo 2 in esame estende in primo luogo i settori nei quali è possibile reimpiegare gli indennizzi ricomprendendovi anche le attività di servizi ed edili. Vengono inoltre ricompresi anche gli indennizzi previsti dalla legge n. 135 del 1985 e dalla legge n. 98 del 1994, oltre a quelli già indicati dalla legge n. 16 del 1980. Vista la progressiva riduzione dei tassi di interesse, la disposizione in esame prevede poi che il concorso statale quindicennale sugli interessi da pagarsi sui mutui ulteriormente contratti venga ridotto dall'8 al 4 per cento.

La riduzione del contributo pubblico dall'attuale misura dell'8 per cento al 4 per cento si rende necessaria anche allo scopo di conseguire da un lato una riduzione degli oneri a carico della finanza pubblica e, dall'altro, una partecipazione finanziaria dell'operatore al rischio dell'iniziativa.

Il comma 2 dell'articolo 2 in esame modifica il comma 5 dell'articolo 1 della legge n. 98 del 1994, stabilendo che il contributo statale, ridotto nella misura del 4 per cento, debba intendersi riferito ad un importo pari al complesso degli indennizzi previsto dalla legge in discussione nonché dalla precedente normativa attualmente in vigore.

Al fine poi di consentire, anche per il futuro, un costante collegamento della

misura del contributo alle effettive condizioni di mercato si demanda ad un apposito atto amministrativo (decreto del ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica) la possibilità di modificare l'entità del concorso in relazione all'andamento del mercato. Ed è quanto stabilito nel successivo e finale articolo 3.

Analizzando il testo per verificarne la rispondenza agli aspetti indicati dall'articolo 79, comma 4, del regolamento, si deve anzitutto osservare che la necessità dell'intervento con fonte di rango legislativo deriva dal fatto che il disegno di legge, come si è visto, novella disposizioni legislative già in vigore. Nel testo non sono previste norme esplicitamente dirette alla semplificazione legislativa. Peraltro, la liquidazione interamente in contanti degli indennizzi, prevista dall'articolo 1, comma 1, appare sostanzialmente volta a semplificare le procedure amministrative per l'erogazione di tali indennizzi.

Infine, le disposizioni rispettano la gerarchia delle fonti normative. Non risultano atti normativi comunitari in materia.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 19,45.