

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

82° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEÌ 14 FEBBRAIO 1991

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Norme di attuazione della Convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974» (2412)

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE Pag. 4, 7, 8
PATRIARCA (DC), *f.f. relatore alla Commissione* 7, 8

«Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale» (2592), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 2, 4
MARIOTTI (*Fed. Eur. Ecol*), *relatore alla Commissione* 2
PATRIARCA 3
VIZZINI, *ministro della marina mercantile* .. 4

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale» (2592), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale», già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Mariotti di riferire sul disegno di legge.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il Senato ha ampiamente discusso il provvedimento che ha dato origine alla legge n. 234 del 1989, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale. La legge era volta a creare le condizioni per un supporto delle attività legate al mare le quali, come è noto, si trovano ad affrontare condizioni di notevole difficoltà anche a causa dell'agguerrita concorrenza internazionale. Grazie alle nuove norme è stato possibile stanziare per il triennio 1989-1991 la somma di lire 1.163 miliardi, circa la metà dei quali per interventi connessi alle disposizioni della V direttiva comunitaria (81/363). Lo stanziamento, pur consistente, si è rivelato tuttavia insufficiente a fronteggiare una situazione che ha visto l'attivazione di investimenti di notevole entità.

Il disegno di legge n. 2592, al nostro esame in seconda lettura, è volto pertanto al rifinanziamento della legge n. 234 del 1989. Il problema viene affrontato per la terza volta in poco più di un quinquennio e ciò è reso indispensabile dall'emergenza; tuttavia deve essere sottolineato come non sia opportuno nè consigliabile proseguire nella concessione di finanziamenti senza affrontare adeguatamente la ristrutturazione delle nostre attività produttive. Tale esigenza si è manifestata anche nel corso del dibattito alla Camera ed ha riguardato soprattutto la Fincantieri; accanto a ciò è necessario prendere in esame la possibilità di emanare norme per il prepensionamento del personale del settore.

Infatti, la stessa congiuntura internazionale favorevole, con la conseguente ripresa degli ordini nei cantieri nazionali, non pare sufficiente a garantire la produttività senza un'adeguata ristrutturazione. Cito la questione del prepensionamento, anche se mi rendo conto che sarebbe difficilmente possibile inserirla nel contesto delle norme di cui

al disegno di legge n. 2592, che per la cantieristica, per il 1990, prevede uno stanziamento di soli 15 miliardi. La mia è una sollecitazione al Governo, che rinnovo in questa occasione, perchè si creino le condizioni atte a rispondere ad una effettiva esigenza, resa più attuale anche dalla crisi apertasi nei cantieri che producono navi militari.

A tale proposito non posso non ricordare lo stato di tensione esistente fra i lavoratori e debbo riferire della richiesta di audizione avanzata a questa Commissione dalle amministrazioni comunali della Liguria, a nome delle organizzazioni sindacali e dei parlamentari di quella regione. Nei piani di ristrutturazione e di rilancio dovrà essere presa in attento esame la condizione di questo specifico settore della navalmeccanica, interessando il Parlamento, soprattutto nelle Commissioni difesa, ed il Governo.

Il disegno di legge in esame - come dicevo - è riferito al rifinanziamento della legge n. 234 per le finalità di cui all'articolo 2 (riguardante la cantieristica) e agli articoli 9, 10 e 27 (relativi all'armamento).

Nello specifico, con l'articolo 1 del disegno di legge vengono stanziati, al primo comma, 15 miliardi per l'anno 1990 per le finalità di cui all'articolo 2 della legge n. 234 del 1989 (cantieristica); al secondo comma, 55 miliardi per l'anno 1990 per le finalità di cui agli articoli 9 e 10 (imprese armatoriali per lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione delle unità); al terzo comma, 20 miliardi per l'anno 1990 per le finalità di cui all'articolo 27 (imprese armatoriali per acquisti di navi di bandiera estera).

L'articolo 2 del disegno di legge modifica la legge n. 234 nel suo articolo 1, nel senso che le imprese navalmeccaniche beneficiarie degli aiuti dovranno presentare al Ministro della marina mercantile, entro il 30 settembre di ciascun anno, una relazione sui processi di ristrutturazione e sulla qualità dell'esercizio. Il Ministro, a sua volta, entro i successivi trenta giorni, dovrà dare comunicazione al Parlamento di quanto sopra con una relazione riassuntiva a cui saranno allegate le relazioni presentate dalle imprese navalmeccaniche.

L'articolo 3 specifica le modalità di finanziamento, valutate in 90 miliardi di lire per l'anno 1990 e in 75 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1991 e 1992.

Vorrei concludere ricordando un elemento che ha caratterizzato la discussione svoltasi alla Camera dei deputati. Il provvedimento al nostro esame è stato approvato negli ultimi giorni utili per non perdere il finanziamento previsto dalla sesta direttiva comunitaria, che scadeva il 31 dicembre 1990; il momento contingente non ha consentito un esame più articolato e di maggiore respiro. È stato notato - e chi vi parla è d'accordo con questa valutazione - che ciò non cancella la positività del disegno di legge, pur nella consapevolezza che è necessario rivedere e aggiornare nel suo complesso la politica sulla cantieristica, anche alla luce di importanti indirizzi contenuti nella legge n. 234 del 1989, in particolare nel suo titolo secondo, che non ha ancora trovato possibilità di attuazione.

PATRIARCA. Colgo l'occasione della presenza del Ministro della marina mercantile per ricordare che nell'altro ramo del Parlamento il

disegno di legge al nostro esame è stato approvato in ritardo anche per la questione dei prepensionamenti degli operai dei cantieri. Il Governo al riguardo aveva assunto un impegno preciso, ma esso a più riprese è stato vanificato, nonostante fossero stati presentati, sia alla Camera che al Senato, precisi emendamenti. D'altra parte la ristrutturazione del settore cantieristico, così come viene invocata anche in questo provvedimento, prevede il prepensionamento di circa 4.000 addetti e, proprio nel corso della discussione finale svoltasi alla Camera, il Ministro si impegnò a sostenere tale esigenza.

So che qualche giorno fa al Ministero del lavoro si è svolto un incontro con i sindacati e i rappresentanti dell'amministrazione di Castellammare di Stabia (notevole città cantieristica) ed è stato riferito che il Governo ha già presentato un emendamento su un provvedimento in discussione presso la Commissione lavoro della Camera dei deputati, emendamento che prevede appunto le modalità di prepensionamento per i lavoratori dei cantieri navali.

Vorremmo approfittare della presenza del Ministro della marina mercantile per appurare i termini della questione e verificare insieme la volontà effettiva del Governo di andare incontro alle esigenze manifestate, anche ai fini di una riforma del settore cantieristico.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Senatore Patriarca, non conosco il testo dell'emendamento che è stato presentato alla Commissione lavoro dell'altro ramo del Parlamento. Posso solo dire che la questione dei prepensionamenti fu oggetto di esame da parte del Consiglio di gabinetto in una delle sue riunioni e che, per quanto concerne la cantieristica, è sorta una serie di problemi legati anche ad altri settori in crisi. Feci presente che non era possibile predisporre misure di prepensionamento senza tener conto di un settore come quello della cantieristica, per il quale già il precedente Governo aveva assunto dinanzi al Parlamento l'impegno di provvedere al più presto. Tale preoccupazione fu recepita in quella sede e quindi ho motivo di ritenere che nell'emendamento presentato dal Ministro del lavoro debbano essere inclusi anche i lavoratori dei cantieri. Naturalmente mi adopererò in questi giorni per verificare che così effettivamente sia stato fatto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge n. 2592 ad altra seduta.

«Norme di attuazione della Convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974» (2412)

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Norme di attuazione della Convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974».

Riprendiamo la discussione, rinviata il 9 gennaio.

Poichè non vi sono richieste di intervento in sede di discussione

generale, e poichè sia il senatore Patriarca, facente le funzioni del relatore, che il ministro Vizzini rinunciano alla replica, passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Ai sensi della presente legge:

a) il termine «Convenzione» indica la Convenzione relativa ad un codice di condotta delle conferenze per la navigazione marittima di linea, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974;

b) il termine «Regolamento CEE» indica il regolamento CEE n. 954/79 del Consiglio del 15 maggio 1979.

È approvato.

Art. 2.

1. La presente legge si applica, alle condizioni previste dalla Convenzione e nei limiti di cui alle riserve formulate in sede di ratifica di tale Convenzione, in conformità del Regolamento CEE:

a) alle conferenze marittime i cui membri trasportano, esercendo regolari servizi internazionali di linea, merci facenti parte del commercio estero italiano in provenienza da, o a destinazione di, un altro Stato contraente della Convenzione;

b) alle compagnie di navigazione che operano o chiedono di operare nell'ambito delle conferenze marittime di cui alla lettera a);

c) ai caricatori e alle organizzazioni dei caricatori che hanno rispettivamente il loro domicilio o la sede nel territorio dello Stato.

È approvato.

Art. 3.

1. Rispondono ai requisiti di compagnia nazionale di navigazione marittima, ai sensi della Convenzione e del Regolamento CEE, le società costituite in Italia e aventi nel territorio dello Stato la sede principale, che utilizzino abitualmente e prevalentemente navi di bandiera nazionale per l'esercizio di servizi internazionali di linea e che inoltre:

a) siano controllate direttamente o indirettamente, ai sensi dell'articolo 2359, primo comma, del codice civile, da persone fisiche di cittadinanza italiana;

b) ovvero, se costituite sotto forma di società in nome collettivo o di società in accomandita, abbiano la maggioranza dei soci, compresi gli accomandanti e accomandatari, di cittadinanza italiana e residenti nello Stato.

2. Rispondono inoltre ai requisiti di compagnia nazionale di navigazione marittima, ai sensi della Convenzione e del Regolamento CEE, le imprese individuali che hanno la sede principale nello Stato e i

cui titolari sono cittadini italiani e risiedono nello Stato, semprechè utilizzino abitualmente e prevalentemente navi di bandiera nazionale per l'esercizio di servizi internazionali di linea.

3. Le compagnie marittime che beneficiano del diritto di stabilimento ai sensi del Trattato istitutivo della Comunità economica europea hanno identico trattamento delle compagnie di navigazione marittime nazionali italiane, purchè rispondano ai requisiti di nazionalità di uno degli Stati membri ed il loro effettivo controllo appartenga a persone fisiche domiciliate negli, o con cittadinanza degli, Stati della Comunità economica europea.

È approvato.

Art. 4.

1. Il Ministro della marina mercantile è l'autorità nazionale competente ai sensi della Convenzione e del Regolamento CEE.

2. Il Ministro della marina mercantile, su richiesta della compagnia di navigazione marittima interessata, dichiara con proprio decreto, entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento dell'istanza, se sussistono i requisiti di nazionalità di cui all'articolo 3. La compagnia richiedente deve fornire la documentazione idonea a comprovare il possesso dei requisiti di nazionalità. Il Ministero della marina mercantile può avvalersi della collaborazione di altri Ministeri ed enti pubblici.

È approvato.

Art. 5.

1. Allorchè il negoziato commerciale tra la compagnia richiedente nazionale e il gruppo delle compagnie marittime nazionali di linea facenti parte di una conferenza non si è concluso con un accordo e la conciliazione prevista dal Regolamento CEE non ha avuto esito positivo, nè può essere esperita una procedura arbitrale, su richiesta di una delle compagnie e previa consultazione della totalità delle compagnie interessate, il Ministro della marina mercantile stabilisce con proprio decreto, sentita la Commissione di cui all'articolo 6, le condizioni di partecipazione alle quote di traffico riservate alle compagnie marittime nazionali nell'ambito della disciplina conferenziale.

2. Ai fini del comma 1, il Ministro della marina mercantile tiene conto dei criteri di cui alla Convenzione e al Regolamento CEE, nonchè:

a) del numero e del tonnellaggio di stazza lorda delle navi di proprietà rispetto al numero e al tonnellaggio di stazza lorda delle navi noleggate, nonchè della durata del loro impiego nel settore del traffico conferenziale di linea;

b) degli effetti che la partecipazione delle compagnie di navigazione interessate al traffico conferenziale di linea può produrre sui livelli qualitativi e sul grado di efficienza dei servizi di trasporto offerti

dalla conferenza, tenuto conto della situazione attuale e delle prospettive di sviluppo del traffico servito.

Su questo articolo il relatore ha presentato il seguente emendamento: «Al comma 1, dopo le parole: 'previa consultazione', sostituire le parole: 'delle altre' con le parole: 'della totalità delle'».

PATRIARCA, f.f. relatore alla Commissione. L'emendamento che intende sostituire le parole «delle altre» con le parole «della totalità delle» si riallaccia al richiamo del relativo regolamento comunitario che prevede la consultazione della totalità delle compagnie marittime interessate. Si è voluto quindi recepire un suggerimento espresso in sede di parere della 3^a Commissione permanente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emenamento presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli successivi. Ne do lettura:

Art. 6.

1. Presso il Ministero della marina mercantile è istituita una Commissione incaricata di esprimere pareri sulle condizioni di partecipazione alle quote di traffico di cui al comma 1 dell'articolo 5.

2. La Commissione è composta da:

- a) due rappresentanti del Ministero della marina mercantile, di cui uno con funzioni di presidente;
- b) due esperti nel settore dei trasporti marittimi;
- c) un docente universitario in diritto della navigazione o in diritto internazionale o in materie giuridiche attinenti ai trasporti marittimi.

3. Le funzioni di segretario sono svolte da un impiegato del Ministero della marina mercantile di livello non inferiore al settimo.

4. I componenti della Commissione e il segretario durano in carica tre anni e sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in annue lire 650.000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento predisposto per «Ratifica ed esecuzione di accordi internazionali».

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

Su questo articolo il relatore ha presentato il seguente emendamento: «Al comma 5 sostituire le parole: '1990-1992' con le parole: '1991-1993' e successivamente, sostituire la parola: '1990' con la parola: '1991'».

PATRIARCA, *f.f. relatore alla Commissione*. L'emendamento si illustra da sè.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento all'articolo 6.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dei successivi articoli. Ne do lettura:

Art. 7.

1. Per l'esecuzione nello Stato delle raccomandazioni dei conciliatori, aventi forza obbligatoria tra le parti ai sensi della Convenzione, si applica l'articolo 800 del codice di procedura civile.

2. Le condizioni per la dichiarazione di efficacia sono quelle di cui all'articolo 39 della Convenzione.

È approvato.

Art. 8.

1. I diritti derivanti dalla Convenzione e dal Regolamento CEE devono essere esercitati entro due anni, a decorrere dal momento in cui possono essere fatti valere, ovvero, nel caso in cui sia intervenuta la procedura di conciliazione internazionale, entro un anno a decorrere dalla scadenza del termine previsto per l'accettazione della raccomandazione, ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2, della Convenzione.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso nel testo emendato.

È approvato.

In considerazione dell'inizio di concomitanti votazioni in Assemblea, sospendiamo la seduta che verrà ripresa con i disegni di legge all'ordine del giorno in sede referente.

I lavori terminano alle ore 10,05.