

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

85° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MARZO 1991

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente **MARIOTTI**
indi del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)» (**877-952-B**), risultante dall'unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE (Bernardi - DC)	Pag. 15, 17, 18 e <i>passim</i>
ANDÒ (DC), relatore alla Commissione	15, 19, 20
CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	22
LIBERTINI (Rifond. Com.)	18, 20, 21
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.)	17
SANESI (MSI-DN)	19, 21

SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti	Pag. 20, 21
VISCONTI (Com.-PDS)	17, 19, 20 e <i>passim</i>

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

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC)	15
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.)	2, 7
BISSO (Com.-PDS)	2, 12
LIBERTINI (Rifond. Com.)	7, 11, 14
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione	13
VIZZINI, ministro della marina mercantile	7, 11, 12

I lavori hanno inizio alle ore 10.

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

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

(Seguito della discussione e rinvio)

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

Riprendiamo la discussione del provvedimento rinviata nella seduta del 14 febbraio scorso.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Signor Presidente, signor Ministro, nell'affrontare la discussione sul disegno di legge al nostro esame, che intende rifinanziare la legge n. 234, ritengo che non si possa prescindere dal dibattito svoltosi presso la IX Commissione della Camera dei deputati. Affermo questo anzitutto perchè nella discussione svoltasi in quella sede hanno finito per essere unanimemente considerati prevalenti i temi più generali della politica marinara italiana, cioè le finalità di indirizzo da perseguire attraverso un finanziamento così generoso.

In sostanza, il tema emergente da quel dibattito è stato non solo l'attenzione da prestare alla continuità di una politica di tipo sostanzialmente assistenziale, tesa a garantire la sopravvivenza dell'industria cantieristica ed armatoriale, ma anche gli investimenti pubblici fortemente mirati alla realizzazione di tutte quelle condizioni che permettano a questa imprenditoria di stare sul mercato senza ricorrere permanentemente alla sovvenzione pubblica.

La seconda considerazione fondamentale è che a mio parere non è possibile prescindere dal dibattito svoltosi presso la Camera dei deputati. Infatti tutti gli intervenuti, anche lei, signor Ministro, hanno fatto riferimento alla discussione che si sarebbe successivamente svolta al Senato, affermando che quest'ultimo era la sede in cui riprendere ed

approfondire quei problemi di politica marinara che la scadenza del 31 dicembre 1990 non consentiva allora di affrontare.

Ho letto attentamente gli atti di quella discussione e vorrei rilevare i punti più salienti di essa, sottolineando quei temi che a parere degli intervenuti dovevano essere approfonditi al Senato. Il deputato Angelini del Gruppo comunista ha dichiarato: «Ci auguriamo che la disponibilità espressa dalla maggioranza si trasformi in un intervento attivo al Senato». L'onorevole Dutto del Partito repubblicano ha detto: «Auspichiamo che al Senato possano essere introdotte le norme sulle procedure e sulla validità degli investimenti finalizzati ad una riqualificazione complessiva della cantieristica e della flotta». Il deputato Maccheroni del Partito socialista ha affermato: «È importante recuperare al Senato un dibattito di ordine generale sul settore della cantieristica poichè avvertiamo il bisogno di fare chiarezza su politiche che oggi creano forti tensioni in alcune parti del paese». L'onorevole Faraguti del Gruppo della Democrazia cristiana ha dichiarato: «Ci si dica attorno a quale tavolo sedere per affrontare questo problema». Sempre l'onorevole Faraguti ha inoltre aggiunto: «Anche noi crediamo che sia giunto il momento di fare il punto sulla questione dei rapporti tra flotta, cantieri e provvedimenti finanziari».

Lei, signor Ministro, nelle risposte che ha fornito nel corso del dibattito ha dichiarato: «Una volta approvato da questo ramo del Parlamento» – cioè dalla Camera – «il provvedimento passerà all'esame del Senato. Quindi si avrà a disposizione parecchio tempo per decidere, d'intesa con i Gruppi politici, l'apertura di un dibattito complessivo al fine di stabilire se rimpinguare il disegno di legge attuale o presentarne uno nuovo». Successivamente ha aggiunto, a mio parere giustamente: «Con l'approvazione della presente legge non si pregiudicano le scelte da operare al fine di impegnare le somme previste nella legge finanziaria 1991-1993. Si tratta di questioni che devono essere considerate nell'ambito dell'auspicato complessivo ripensamento che, anche in riferimento alle risorse finanziarie, avrà necessariamente luogo presso l'altro ramo del Parlamento», riferendosi al Senato.

Tralascio per brevità un altro elemento importante da lei richiamato concernente la necessaria modifica delle modalità di erogazione delle risorse finanziarie. Anzi, signor Ministro, le chiedo se attorno a tale questione si stia già lavorando per giungere a modifiche sostanziali.

Ciò premesso, mi sembra che il messaggio emergente dal dibattito svoltosi presso la Commissione trasporti dell'altro ramo del Parlamento – con il quale concordo pienamente – sia quello di fare un passo ulteriore in questa sede in ordine al disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione. Infatti, alcune questioni richiamate da questo provvedimento sono da tempo sul tappeto: mi riferisco all'entità delle risorse disponibili, alla loro copertura finanziaria, alla ripartizione delle stesse tra i cantieri e gli armatori. Non è però su questo che siamo stati invitati a riflettere. A mio parere la discussione svoltasi nell'altro ramo del Parlamento richiede il nostro contributo alla definizione delle scelte più generali di politica marittima che possano rappresentare un cambiamento, una vera e propria svolta rispetto alla strada fin qui percorsa.

Se è veramente questo il senso del riferimento al Senato fatto dai nostri colleghi della Camera, debbo constatare con amarezza il divario esistente tra lo stato della nostra attuale discussione e l'esigenza giustamente emersa in quella sede. Stando così le cose ed essendo consapevole del fatto che forse le vicende politiche potrebbero privarci del tempo necessario ad una così impegnativa discussione, non mi posso esimere dal formulare una precisa domanda: quando si aprirà il dibattito finalizzato a quel complessivo ripensamento, cioè alle scelte per le quali impegnare non solo le risorse già stanziare dalla legge finanziaria 1991-1993, ma più in generale quelle previste a tal fine anche in altri atti?

Se i colleghi me lo consentono, vorrei affrontare tale problema in modo schematico per dare un contributo, sia pur modesto, ad una discussione che prima o poi dovrà essere affrontata. Mi riferisco ad un problema più complesso della semplice previsione di 90 miliardi, cioè alle due esigenze che personalmente ritengo condizionanti per un complessivo ripensamento delle scelte di politica marinara.

La prima esigenza che avverto è quella di rispondere finalmente ad una precisa domanda: che tipo di flotta è necessaria per il nostro paese? È stato spesso ripetuto che chi pone la questione in tali termini può essere considerato un sognatore. Personalmente non credo di essere un sognatore, ma penso che quanto più si tarda a rispondere tanto più saremo costretti a perseguire una politica di tipo assistenziale.

La risposta da dare non è certamente facile: non mi faccio illusioni al riguardo. La situazione è complessa, ma tale complessità - e vorrei sottolineare con forza questo punto - non è tale da impedire una risposta scientificamente fondata. Ma per dare questa risposta, occorre innanzitutto definire obiettivi perseguibili, pur nella necessaria gradualità.

Faccio in proposito una esemplificazione: conosciamo a perfezione la gamma merceologica di tutte le merci che importiamo, le loro quantità e possiamo anche ipotizzare le loro dinamiche di crescita, e, per alcune, anche di decremento; conosciamo anche le fonti di approvvigionamento di queste materie prime. Abbiamo pertanto tutti i dati essenziali per affrontare un primo aspetto del problema; si tratta infatti di definire il metodo con cui affrontare questo problema e addivenire ad una risposta.

Conosciamo inoltre alla perfezione i mercati internazionali da raggiungere via mare per l'esportazione dei nostri manufatti; tra questi mercati sappiamo anche quali sono quelli consolidati e quelli in via di sviluppo.

Da questo punto di vista quindi, come ho già detto, possediamo tutti gli elementi per fare una prima verifica e dare una risposta.

Occorre poi porsi la questione seguente: a questo traffico di merci prodotto dall'Italia in quale misura deve partecipare la bandiera italiana? Al 19 per cento, come è attualmente, al 23 per cento, come un tempo, al 25 per cento o al 30 per cento?

A seconda della risposta che si dà e della percentuale di partecipazione della bandiera italiana al traffico prodotto dall'azienda Italia si sollevano due problemi: uno concerne l'aspetto quantitativo, cioè i milioni di tonnellate di stazza lorda della flotta italiana, e lascio da

parte per ora i problemi di tecnologia; l'altro riguarda la tipologia, fattore non positivo della nostra flotta.

Vi è poi un ulteriore elemento: il trasporto via mare per conto terzi. Anche per questa fetta di mercato, quale pensiamo debba essere la quota che l'Italia deve conquistare? È questo un problema non di poco conto, ma, al contrario, assai rilevante, perchè da esso dipende se la bilancia dei noli raggiungerà un riequilibrio o anche un attivo o se continuerà a marcare le passività attuali che superano - se i dati a nostra disposizione sono esatti - oltre 3.000 miliardi.

A questo riguardo, anche per avere un elemento di confronto e di paragone, si deve tener conto del fatto che mentre ogni anno accumuliamo una passività di 2.000 miliardi, che il bilancio dello Stato deve poi ripianare, per il 1991 stanziamo, con la legge finanziaria, 170 miliardi per la flotta italiana, cifra che, anche proiettata in 10 anni, dal momento che lo stanziamento ha carattere iterativo, arriverebbe a 1.700 miliardi.

È questo un nodo di politica marittima che occorre affrontare seriamente. Quando poniamo il problema di migliorare le quote di partecipazione della flotta italiana al trasporto per conto terzi, ci troviamo di fronte ad un mercato in cui è forte la concorrenza e la competitività tra flotta e flotta. Sappiamo anche che per risolvere questo problema occorre dare un risposta anche per quanto riguarda il tipo di politica commerciale che si intende attuare, avendo presente che lo strumento di tale politica nel caso specifico diventa il vettore marittimo. Bisogna chiedersi allora che quota, che vettore adottare e con quali settori vogliamo cimentarci.

Per quanto riguarda la cantieristica - il secondo problema che mi sembra condizionante ai fini di una politica marittima degna di questo nome - quella italiana sta vivendo un momento di profonda contraddizione, che a mio avviso sfiora addirittura l'assurdo. La divisione mercantile ha un carico di lavoro che la copre a tutto il 1994. La motoristica, oggi collocata a Trieste, va bene, almeno così ci dicono, mentre la divisione militare è in crisi profonda, così come è in crisi la divisione delle riparazioni navali.

In questo quadro, l'armamento pubblico e privato è costretto - lo sappiamo - a rivolgersi a cantieri esteri: si pensi alla Finmare e anche a Grimaldi, per le due navi commissionate.

C'è inoltre un esubero di lavoratori, per cui alla Commissione lavoro si sta discutendo del prepensionamento di oltre tremila lavoratori. L'ultimo bilancio della Fincantieri a nostra disposizione segna una perdita di 250 miliardi da parte di questa società.

Signor Ministro, non credo che una situazione del genere possa durare a lungo anche se per le perdite di bilancio della Fincantieri ci sono dei fatti oggettivi che travalicano la stessa politica aziendale. Sarebbe perciò opportuno, da questo punto di vista, sapere quanto incidono nei 250 miliardi di passività della Fincantieri le perdite derivanti dalle navi irachene, ferme da anni - giustamente, a mio parere - a La Spezia.

Ma questo onere non deve sopportarlo la Fincantieri, poichè essa aveva fatto un regolare contratto; il Governo ha giustamente bloccato la vendita di quei mezzi militari, ma le conseguenze negative in termini finanziari non debbono ricadere unicamente sulla Fincantieri stessa.

Sarei interessato - e credo dovremmo esserlo tutti - a capire come incidono i ritardi legislativi dei provvedimenti con i quali vengono erogati i finanziamenti definiti con le leggi finanziarie o con altre leggi.

Penso che anche in questo caso vi è un elemento che ha una influenza negativa: ad esempio, il provvedimento sottoposto oggi al nostro esame doveva essere approvato due anni fa. È evidente tra l'altro che questa azienda non può far fronte ai suoi impegni ricorrendo agli istituti di credito; essa perciò registra costi e perdite aggiuntivi a causa della mancata erogazione dei 90 miliardi entro i tempi dovuti. Non è possibile prescindere da questo elemento.

Analogo discorso si può fare a proposito della divisione militare e del settore delle riparazioni navali poichè il comparto militare deve essere considerato oggettivo. D'altra parte, come ci ha confermato nei giorni scorsi una rappresentanza di alcuni cantieri italiani, anche il comparto delle riparazioni navali deve essere considerato oggettivo. Tra l'altro vi è anche un'incapacità di tali comparti a cercare lavori, mentre il settore privato non registra problemi analoghi.

Vi è comunque un dato che considero estremamente negativo: la divisione delle costruzioni civili, cioè del settore mercantile, non solo non guadagna nella misura dovuta, ma per non poche commesse registra addirittura una perdita. Questo problema a mio parere è di una gravità enorme: si tratta infatti di un settore dell'attività produttiva che ha commesse garantite fino al 1994; è intollerabile perciò che tale settore non guadagni e che addirittura registri perdite per molte commesse.

Questo dato solleva conseguentemente numerosi problemi, il primo dei quali è costituito da una questione di *management*, cioè di gruppo dirigenziale. Non ho difficoltà a riconoscere che spesso tale gruppo non è all'altezza della guida di un simile importante comparto dell'economia marittima.

Esistono comunque anche problemi relativi all'assetto. Tutti voi ricorderete la discussione svolta in proposito e vi renderete certo conto che quei problemi stanno tornando alla ribalta. Certo la questione si è centralizzata soprattutto a Trieste, che non possiede alcuna autonomia.

Vi è poi un ulteriore elemento ancora irrisolto: mi riferisco al problema della produttività e dei costi. Non comprendo perchè mentre in tutti i cantieri europei ad una diversa produttività corrispondono costi diversi, in Italia il livello della produttività non può essere considerato all'altezza dei costi di produzione. Questi ultimi non consentono alla divisione mercantile di guadagnare in misura analoga agli altri cantieri europei; il divario poi aumenta se si considerano i cantieri giapponesi o coreani.

Lo scorso anno abbiamo compiuto un sopralluogo estremamente interessante per tentare di comprendere il funzionamento della cantieristica asiatica. Credo che sia giunto il momento di considerare l'opportunità di compiere un sopralluogo anche nei nostri cantieri. Infatti è semplicemente intollerabile un tale spreco di risorse finanziarie.

Definite così le due esigenze principali cui fare riferimento, è necessario richiamare alcuni elementi aggiuntivi per ottenere un

approccio metodologico finalizzato a dare una risposta utile anche per risolvere il problema dei finanziamenti: non è possibile continuare ad erogare fondi senza poter decidere in che modo essi saranno utilizzati. Credo che sia giunto il momento in cui il Ministro, per la parte che lo riguarda, assolvà ad una funzione di indirizzo superiore a quella finora posta in essere. Non è più possibile continuare a pagare a pie' di lista. Bisogna cominciare a riflettere sul rapporto che deve sussistere tra costi e benefici, tra fondi investiti e ricaduta degli stessi sull'economia italiana.

LIBERTINI. Signor Presidente, colleghi, anche per rendere più agevole la discussione, voglio dire che mi riconosco pienamente nelle argomentazioni serie e documentate che il senatore Bisso ha testè esposto, e che del resto fanno parte di una comune elaborazione dei comunisti italiani. Tali argomentazioni mostrano con tutta evidenza il carattere frammentario, contraddittorio, di spreco della politica di Governo nel settore della cantieristica e dell'economia marittima.

Da tempo sosteniamo che è necessaria una politica della economia marittima, che attualmente non esiste, e non si riflette neppure nell'assetto istituzionale del Governo. Si procede per settori e con criteri che il senatore Bisso ha poco fa illustrato, e che trova da parte nostra un atteggiamento assai critico.

Non solo noi esprimiamo le riserve e le critiche che il senatore Bisso ha già mosso al provvedimento in esame, ma se il nostro Gruppo avesse la forza numerica per chiedere il passaggio dalla sede legislativa alla sede referente del disegno di legge, faremmo senz'altro questo passo. Un provvedimento con quelle caratteristiche, che il senatore Bisso ha ben messo in evidenza, andrebbe discusso in Aula, prima di assumere una decisione. Queste vie brevi per normative così complesse non hanno senso; la sede legislativa dovrebbe rispondere a due criteri: l'urgenza ed il fatto che sussista un sostanziale accordo sulla materia. La sede deliberante non ha senso per un materia in cui vi sia non un dissenso marginale, ma un dissenso di fondo come quello che abbiamo espresso.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare il relatore, ed anche il senatore Bisso per l'intervento che ha fatto e che ha consentito all'intera Commissione di ricordare i termini complessivi del dibattito, richiamando anche quanto era accaduto alla Camera. Desidero ora illustrare la posizione del Governo su quanto ci resta da fare, andando oltre, ovviamente, questo disegno di legge.

Per quanto riguarda il disegno di legge, al fine di chiarire le procedure che abbiamo seguito, gli onorevoli senatori senz'altro ricorderanno che la legge n. 234, approvata nel 1989 in Commissione con la sede legislativa mentre era in corso una crisi di Governo, quindi in un regime di deroga rispetto alla impossibilità di discutere disegni di legge durante le crisi, nasceva dall'urgenza di dare al settore una

normativa in attuazione della sesta direttiva comunitaria. Su quel provvedimento tuttavia, una volta approvato dal Parlamento italiano, fu poi avviata dalla Commissione CEE una procedura di infrazione.

Quando assunsi la responsabilità di Ministro della marina mercantile mi trovavo quindi, da un lato, con un provvedimento di legge che aveva sbloccato la possibilità per l'armamento e per i cantieri di utilizzare la sesta direttiva CEE e, dall'altro, con la procedura di infrazione aperta e con una serie di negoziati che abbiamo dovuto portare avanti in sede CEE.

Dopo mesi di lavoro siamo pervenuti ad una soluzione di questa vicenda chiudendo complessivamente la vertenza che fu sostanzialmente risolta attraverso l'adozione di un decreto-legge del Governo, convertito nei termini regolamentari dal Parlamento, che consentiva di sbloccare la legge n. 234 e di portare avanti la seconda *tranche* del piano sul mare, anch'esso minacciato da una procedura di infrazione, se non avessimo provveduto.

Espletata questa fase, ci siamo trovati alla fine dello stesso anno finalmente con leggi da utilizzare, ma senza i finanziamenti, essendo la legge n. 234, nella sua formulazione originaria, scarsamente dotata di risorse finanziarie. I finanziamenti, infatti, venivano affidati alle successive leggi finanziarie per poter attuare un disegno complessivo.

Giunti alla fine dell'esercizio finanziario, si è convenuto presso l'altro ramo del Parlamento, con il contributo di tutti i Gruppi rappresentati nella Commissione trasporti della Camera, di salvare, con l'approvazione almeno da parte di un ramo del Parlamento, la dotazione finanziaria del 1990 cui si riferisce questo provvedimento che non intacca il triennio 1991-1993, lasciando impregiudicate una serie di scelte di fondo, rispetto alle quali io stesso, come il senatore Bisso ha ricordato, ero e sono disponibile ad un discorso più ampio che concernesse i processi di ristrutturazione complessiva del settore e a portare avanti un'operazione in due tempi. Da un lato occorre salvare una quantità di risorse di un settore fermo per le vicende che ho prima citato; dall'altro non intendevamo compromettere una serie di scelte di prospettiva, riconoscendo, a nome del Governo, che è certamente indispensabile svolgere un dibattito preliminare prima di impegnare risorse ulteriori.

Perchè questo provvedimento è riuscito a salvare quello stanziamento di 90 miliardi? Perchè la sesta direttiva comunitaria è scaduta il 31 dicembre 1990? Non siamo di fronte a scelte politiche da compiere da parte dell'armamento e dei cantieri, ci troviamo di fronte a contratti per costruzioni di navi che o si sono perfezionati al 31 dicembre 1990, per cui le navi sono già in via di costruzione nei cantieri, o non si può più utilizzare questa direttiva comunitaria perchè sotto la Presidenza italiana della Comunità nell'autunno 1990 è stata approvata la settima direttiva, in vigore dal 1° gennaio 1991.

Ci troviamo perciò ad operare, dal punto di vista dell'applicazione della stessa direttiva, scelte economiche dell'armamento pubblico e privato e della cantieristica che sono già maturate al 31 dicembre del 1990, data entro la quale si poteva utilizzare la sesta direttiva comunitaria, senz'altro più conveniente della settima, per la quantità di contributi, ed un punto più indietro, rispetto a quel processo di

progressiva liberalizzazione e sganciamento dal tema degli aiuti che la Comunità economica europea ha messo in movimento, che per alcuni anni non potrà esistere non per il problema italiano, ma per i costi della cantieristica europea che oggettivamente sono diversi da quelli di altri paesi, con pressioni enormi che vengono dagli Stati Uniti e dai paesi orientali. Una liberalizzazione porrebbe all'Italia, ma non solo al nostro paese, problemi molto seri.

In questo quadro il provvedimento in esame rappresenta un primo segnale rispetto ad investimenti in gran parte già compiuti. Il Ministero della marina mercantile per la prima volta ha messo in atto, rispetto alla legge n. 234, un regolamento su come si accede ai finanziamenti e sulle priorità degli stessi.

Quindi anche per le procedure di erogazione abbiamo creato elementi di pubblicità conosciuti in anticipo da tutti gli operatori che dovranno concretamente procedere ad una scelta.

È chiaro che nell'ambito dei finanziamenti abbiamo evidenziato una priorità: non si fa più riferimento - come si faceva in precedenza - alla data della domanda, ma alla data di accertamento in cantiere dello stato di avanzamento della costruzione navale. Infatti è evidente che sussiste un interesse oggettivo ad intervenire con tali fondi, prioritariamente nei confronti di coloro che, attraverso proprie risorse, procedono più speditamente di altri nell'impostare e costruire l'unità navale.

Abbiamo reso pubblico tale regolamento non appena sono state sbloccate le procedure relative alla legge n. 234 per creare complessivamente un sistema in cui, al di là della data di presentazione della domanda, vi sia un riscontro oggettivo dello stato di avanzamento della costruzione dell'unità navale rispetto al cantiere. Ci siamo fermati qui lasciando impregiudicate le scelte da compiere nel triennio.

Come ho già detto alla Camera e confermo nuovamente in questo ramo del Parlamento, in merito all'utilizzo delle risorse complessive per il prossimo triennio intendiamo avviare un confronto estremamente ampio con i Gruppi parlamentari per addivenire alla presentazione di un disegno di legge che tenga conto di tutte le eventuali osservazioni. Ciò non significa che noi intendiamo sottrarci ad un dibattito preliminare sul futuro della cantieristica.

Colgo l'occasione offertami dall'esame di questo provvedimento per dichiarare che da un lato, attraverso alcuni Gruppi parlamentari, sono già stati presi alcuni contatti per comprendere su quali orientamenti deve fondarsi un disegno di legge in materia. D'altro lato, qualora la Commissione lo ritenesse opportuno, mi dichiaro fin da ora disponibile ad affrontare un dibattito preliminare alla presentazione di un disegno di legge che impegni le somme per il triennio; in questo modo a livello istituzionale disporremo di una sede dibattimentale da cui potremo trarre utili elementi per la presentazione di un disegno di legge che terrà anche conto degli orientamenti espressi dai Gruppi parlamentari. Ovviamente in tale disegno di legge sarà fatto salvo lo stanziamento relativo al 1990.

Contemporaneamente stiamo seguendo con attenzione la vicenda relativa al prepensionamento, che comunque non rientra strettamente nelle competenze del mio Ministero. Posso solo precisare che, nel corso della seduta del Consiglio di Gabinetto in cui si affrontarono le crisi

registrate in alcuni settori e la vicenda del prepensionamento, ho chiaramente affermato che, sia a livello personale, sia per la parte politica che rappresento, ero del tutto contrario ad affrontare congiuntamente la questione della forza di impatto che un determinato settore in crisi può avere sul sistema politico, sottolineando che si deve prestare attenzione a tutti i settori consimili. Tra l'altro precisai che il precedente Governo aveva assunto un impegno formale nell'altro ramo del Parlamento poichè aveva dichiarato che nel settore cantieristico si doveva varare un provvedimento di questo tipo.

È chiaro che la soluzione della vicenda condiziona anche l'utilizzo delle risorse complessive in rapporto al disegno di legge che intendiamo presentare. Avevamo anche intrapreso lo studio di forme sostitutive del prepensionamento: ad esempio, avevamo studiato la possibilità di finanziare il personale in esubero nei cantieri che intendessero organizzarsi nelle norme previste dal mondo cooperativo; ritenevamo così di fornire agli stessi cantieri una serie di servizi - attualmente affidati ad imprese esterne - che potevano essere il centro dell'attività di quei soggetti giuridici riportati nella definizione «personale in esubero». Queste eventualità devono però essere poste in relazione alla complessiva vicenda del prepensionamento: se infatti si procederà in tal senso non vi sarà bisogno di realizzare questa forma di intervento alternativo.

Come ho già detto, io stesso ho posto e sto ponendo in rilievo il tema dell'assoluta trasparenza e della precisa finalizzazione dei fondi rispetto ad alcuni obiettivi. È evidente però che il Ministero può svolgere una funzione politica di indirizzo complessivo, ma non può determinare le scelte dell'imprenditore privato. In realtà non è possibile determinare neppure le scelte dell'imprenditore pubblico quando quest'ultimo agisce in base alle regole proprie dell'impresa privata. Ricordo che nel settore pubblico esistono due diversi versanti: il primo è quello derivante da obblighi complessivi riconosciuti dal Governo, ha una garanzia di continuità territoriale ed in sostanza rientra nel settore del sovvenzionato. Il nostro Stato con la sua insularità deve anche ottemperare a determinati obblighi, indipendentemente dai loro risultati economici. Però, nel momento in cui si intraprendono scelte analoghe a quelle poste in essere nel settore del cabotaggio, è chiaro che bisogna adottare i criteri propri dell'impresa privata: non vi saranno infatti finanziamenti governativi o fondi di partecipazione statale. D'altra parte non può che essere così: un eventuale intervento governativo rischierebbe di provocare gravi turbative del mercato.

Debbo fare una precisazione relativamente ad una specifica vicenda. Nella mia qualità di Ministro della marina mercantile mi è stato comunicato che Grimaldi e la Finmare hanno ordinato navi all'estero. A tale comunicazione posso dare una sola risposta: avevo formulato un indirizzo politico che intendeva unire Fincantieri e Finmare per verificare quale sforzo si poteva compiere nel settore. Però, nel momento in cui l'imprenditore raccoglie il segnale politico che gli comunica che non vi saranno interventi pubblici per il ripiano di perdite, procede alla realizzazione di un progetto che ritiene economicamente conveniente ed il Ministro non può porre ostacoli a questa sua

azione. Gli eventuali ostacoli alle sue scelte potrebbero infatti generare perdite che non saranno sanate dal Governo.

Dobbiamo perciò fissare una cornice di fondo entro la quale operare gli interventi. Dobbiamo altresì garantire che il regolamento già pubblicato fissi criteri certi per l'accesso ai finanziamenti. Si potrebbe poi - accogliendo l'osservazione dell'altro ramo del Parlamento - pensare alla presentazione di un progetto per la costruzione di ogni unità navale. Non si tratterebbe di un progetto economico nel quale si potrebbe chiarire se effettivamente la nave sarà utilizzata. Si tratterebbe invece di un rapporto peculiare per ogni società tendente a stanare i finti armatori: si procederebbe infatti ad una comparazione tra mezzi propri ed indebitamento, tra consistenza della struttura societaria e quantità dell'investimento fissando parametri in base ai quali la società può chiedere i finanziamenti. Questo mio ragionamento si fonda anche sulla convinzione che i veri armatori abbiano interesse ad adottare regole di trasparenza che pongano fine ad una situazione che a volte tende a privilegiare dei veri e propri pirati.

LIBERTINI. Onorevole Ministro, bisogna vedere quanti sono i veri armatori e quanti invece i pirati che agiscono in Italia.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Non sono in grado di compiere un simile censimento; l'unico sistema per scoraggiare i pirati è quello di adottare precise regole di trasparenza. La stessa Confitarma si è mostrata estremamente interessata a tale progetto; credo perciò che sarà possibile agire in questa direzione al più presto.

Presidenza del Presidente BERNARDI

(Segue VIZZINI, *ministro della marina mercantile*). Ribadisco quindi l'assoluta disponibilità del Governo ad esaminare i criteri di scelta e di intervento, tenendo anche conto delle difficoltà registrate dalla cantieristica italiana, alle quali si è già fatto riferimento.

Certo, il settore delle riparazioni è in crisi, ma vi è una causa: le trasformazioni e le nuove costruzioni sono assistite dal credito navale e dai contributi ai cantieri, mentre le riparazioni non sono assistite. Inoltre, vi sono cantieri fuori dal nostro paese che fanno riparazioni a costi assolutamente inferiori rispetto a quelli della nostra organizzazione.

Il prepensionamento può servire: provengo da una città dove la cantieristica rappresenta l'unica azienda del settore pubblico, e la crisi cantieristica è un dato storico. Il prepensionamento serve per il personale che non si trovi più nelle condizioni di poter svolgere un certo tipo di lavoro, e per rendere più competitivi i nostri cantieri, non solo per la minore quantità di stipendi da pagare. La presenza di personale con un certo grado di invalidità o comunque impossibilitato a svolgere un determinato tipo di lavoro, infatti, finisce per rallentare e per far lievitare i costi dei nostri cantieri.

Si è fatto poi cenno alla crisi del militare. Parto dalla mia esperienza personale: nel 1979 ricoprivo l'incarico di sottosegretario alle partecipazioni statali, e spesso, sotto il Ministero, c'erano i lavoratori dei cantieri di Castellammare di Stabia e di Palermo i quali protestavano perchè gli unici cantieri allora non in crisi erano quelli specializzati nel militare, che avevano un flusso di commesse garantite dalla politica dei Governi nel settore della difesa, per cui tutti aspiravano ad avere una specializzazione nel militare che significava l'uscita dalla cassa integrazione.

Oggi, paradossalmente, per una serie di vicende che è qui inutile riepilogare, a cominciare dal cambiamento di scenario internazionale, la situazione è opposta. Come Ministro della marina mercantile, non ho alcuna difficoltà a sedermi intorno ad un tavolo per discutere della possibilità di convertire cantieri specializzati nel militare verso commesse civili, tenendo conto però che il vincolo complessivo di «plafonamento» è stabilito dalla Comunità economica europea. Il riparto, se si farà, dovrà avvenire pur sempre entro dei limiti complessivi che sono quelli che sono; non si potrà costruire di più per far lavorare tutti.

BISSO. Sempre restando entro la potenzialità di 150 mila tonnellate.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Si può avviare, dicevo, un discorso complessivo di questo tipo insieme a tutti gli altri soggetti titolari di responsabilità. Avviandomi alla conclusione, vorrei rispondere ad una osservazione fatta dal senatore Libertini su cui concordo, e che concerne il tema dell'esercizio della funzione di Governo rispetto all'organizzazione funzionale del Governo stesso. Se qualcuno mai mi affidasse l'incarico di ridisegnare il Ministero della marina mercantile, non lo disegnerai come è attualmente. Mi trovo, ad esempio, ad occuparmi dei porti senza sapere cosa si costruisce per l'accesso ai porti stessi, senza sapere come questi si collegano ai mercati internazionali. Mi occupo di traffico marittimo, ma non sono responsabile della costruzione fisica dei porti, che rientra nelle competenze del Ministero dei lavori pubblici.

Sono convinto che in un paese come l'Italia, che vive della sua capacità di produrre lavoro aggiunto, il sistema dei trasporti è di così fondamentale importanza che sarebbe necessario un centro unico di direzione complessiva della politica dei trasporti del paese, e non una politica nella quale ognuno finisce per non sapere cosa fa l'altro. Questo può portare oggettivamente a spreco di risorse e soprattutto, per la mancanza delle necessarie interconnessioni, al mancato raggiungimento degli obiettivi da perseguire. È inutile che io mi occupi di Genova se il porto di Genova non ha collegamenti con la terraferma e con i mercati internazionali: se si considera il porto una monade, tutti gli sforzi compiuti risultano, anche ove fossero generosi, inutili. Ho sempre pensato che il CIPET possa rappresentare un primo momento di collegialità, ma, al di là di questo organo, sarebbe utile e serio per il nostro paese che il Ministro dei trasporti si occupasse della politica complessiva dei trasporti.

Tornando al provvedimento in esame, del quale il Governo chiede l'approvazione, anche rispetto alle osservazioni che sono state avanzate, tengo a precisare che esso tende a salvare le risorse del 1990, dopo anni di stasi, per intraprese economiche già avviate; anche la parte riferita ad acquisti all'estero riguarda acquisti effettuati in una data già superata, cioè al 31 dicembre 1990. Si tratta, come dicevo, di contratti già stipulati e di navi già acquisite: a nessuno dal 1 gennaio è consentito fare operazioni di questo genere sperando in un finanziamento.

Purtroppo, nella legge n. 234 era stata inserita quella norma, ed è chiaro che abbia determinato una serie di aspettative in imprenditori che si sono mossi in quel senso, perchè c'era una legge dello Stato che, entro la fine del 1990, dava dei contributi. Siamo cercando di esaminare, anche rispetto al pregresso, i vari casi, anche perchè un definanziamento parziale finirebbe per determinare una serie di ricorsi degli esclusi, e ci sarebbero dei miliardi non attribuiti.

Il provvedimento in esame rappresenta un segnale rispetto al periodo di ferma; c'è la disponibilità del Governo ad affrontare un confronto molto più ampio, con un disegno di legge in materia. Il Governo è altresì disponibile, prima ancora di presentare quel disegno di legge, ad affrontare un dibattito in Commissione per definire gli indirizzi su cui poggiare poi l'attività di Governo.

Con questi limiti e con queste precisazioni chiedo alla Commissione di approvare il provvedimento in esame che può rappresentare un primo segnale per un settore fermo da tempo.

MARIOTTI, relatore alla Commissione. Signor Presidente, signor Ministro, avevo rinunciato a svolgere la replica, ma prendo la parola ora per riferire l'esito delle audizioni svolte in questi giorni dall'Ufficio di presidenza della Commissione con i rappresentanti di amministrazioni e cantieri liguri, richieste dagli enti locali e dagli stessi parlamentari che si sono riuniti nelle sedi dei cantieri navali militari.

È questo un argomento che non attiene strettamente al provvedimento che stiamo esaminando, perchè i finanziamenti sono volti a sopperire alle carenze del settore mercantile. Tuttavia, mentre si esamina la questione della cantieristica, devo dare atto al Ministro di avere, a mio giudizio esaurientemente e positivamente, affrontato il problema. In questa sede non posso non ricordare i problemi che deve affrontare il comparto del militare inserito nella cantieristica nazionale.

Nella suddivisione del lavoro, questi cantieri chiedono di poter concorrere alla esecuzione di opere di costruzione di naviglio, di cui l'Italia avrà grande bisogno, in modo particolare per il collegamento con le isole. Chiedono pertanto che sia dedicata una particolare attenzione ai loro problemi nel provvedimento che il Ministro anche in questa sede ha affermato di voler presentare al Parlamento, e per il quale ha richiesto la collaborazione del Parlamento stesso attraverso i contributi che si riterranno più opportuni.

Prendo atto di queste dichiarazioni e ringrazio il Ministro. Mi scuso anche per il mio intervento, ma ritenevo doveroso sottoporre all'attenzione della Commissione tale problematica, anche perchè nel corso dell'audizione dei rappresentanti dei cantieri navali erano

presenti pochi senatori, sebbene rappresentassero tutte le varie parti politiche.

LIBERTINI. Signor Ministro, mi rendo conto degli argomenti che lei sta portando avanti. Giustamente ha affermato che non potremo far riferimento alla settima direttiva senza aver precedentemente autorizzato la sesta, perchè dobbiamo impedire che le scadenze temporali implicino la scadenza dei finanziamenti. Proprio tutte queste ragioni hanno indotto alcuni membri della Camera dei deputati a ritirare gli emendamenti presentati.

Senza fare riferimento alla sua persona, debbo però dichiarare, fondandomi sulla mia lunga esperienza parlamentare, che sono molto stanco di questo modo di legiferare. Infatti il Parlamento non ha più alcuna libertà: si procede o attraverso decreti-legge, che comunque sono vincolanti, o attraverso disegni di legge che devono essere immediatamente approvati, che per vari motivi non possono essere emendati. Il Parlamento finisce per identificarsi con una sorta di registratore di cassa. Il sistema è sempre più criticabile: si lamenta sempre il ritardo nel legiferare, ma poi, alla fine, si premiano propri i ritardatari.

Voglio inoltre sottolineare che il mio Gruppo non è in grado, in base al nostro Regolamento, di avanzare la richiesta di un cambiamento di sede per l'esame di questo disegno di legge. Posso perciò solo sperare che tale richiesta venga condivisa anche da altri colleghi.

Come ho già detto, i membri della Commissione trasporti della Camera dei deputati hanno ritirato gli emendamenti predisposti solo a seguito delle assicurazioni fornite dal Ministro. Anche oggi il Ministro ci ha dato numerose assicurazioni; non metto affatto in dubbio la sua parola, ma devo dire che i Governi si succedono continuamente. Nello stesso tempo, sappiamo che gli strumenti di cui dispongono i parlamentari hanno ormai scarso valore. Anzi, si può dire che solo la legge ha valore - anche se spesso viene disattesa -, mentre hanno scarso valore gli ordini del giorno, che comunque conservano al loro interno una traccia che va oltre la persona del Ministro.

Mi chiedo perciò se non sia opportuno predisporre un ordine del giorno articolato, che contenga tutte le osservazioni emerse e che impegni non questo Ministro in particolare, ma il potere esecutivo in genere. Certo tale ordine del giorno non risolverebbe il problema, ma quanto meno consentirebbe alla Commissione di conservare un minimo di dignità nello svolgimento del lavoro legislativo. Infatti, tale ordine del giorno potrebbe vincolare il Governo al rispetto delle norme e degli indirizzi di cui si è parlato.

Colgo poi l'occasione per sottolineare che ho apprezzato la dichiarazione del Ministro sul Ministero unico dei trasporti. Noi portiamo avanti questa battaglia da tantissimi anni, ma purtroppo i risultati sono scarsi: tra poco discuteremo sul provvedimento relativo al CIPET, che doveva rappresentare una prima tappa verso il Ministero unico, ma che in realtà, facendoci compiere un passo avanti e uno indietro, ci lascia sempre allo stesso punto. Simili vicende screditano la classe politica e la gente dichiara - spesso giustamente - di non avere più nessuna fiducia nel Parlamento. Il Governo dovrebbe quindi portare

avanti un indirizzo unitario: se veramente molti Ministri auspicano l'istituzione di tale Ministero, si proceda alla sua creazione.

Signor Ministro, voglio ripetere che questa polemica non è riferita a lei. Ho espresso apprezzamento per le sue dichiarazioni anche perchè ho ravvisato molta sincerità in esse. Sta di fatto però che ci troviamo in una situazione estremamente anomala.

PRESIDENTE. Avverto gli onorevoli colleghi che non è ancora pervenuto il parere della 5^a Commissione. Propongo pertanto di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)» (877-952-B), risultante dall'unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)», risultante dall'unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Bernardi, Libertini, Picano, Visca, Mariotti, Coletta, Pagani, Ulianich, Visibelli e Pollice, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il relatore Andò di riferire sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

ANDÒ, relatore alla Commissione. Signor Presidente, avverto un vago profumo di gioventù: sono passati due anni e questo ritorno del provvedimento sul CIPET ci ricorda i tempi dei primi impegni della nostra Commissione in questa legislatura.

Il testo trasmessoci dalla Camera dei deputati contiene alcune modifiche che - con qualche piccola eccezione - sono molto meno incisive di quanto può apparire a prima vista. La Camera ha apportato modifiche tendenti a riordinare, riscrivere e sistemare diversamente il testo. In sintesi, questi aggiustamenti di carattere formale hanno a mio parere semplificato l'impianto del provvedimento.

Nella composizione del CIPET la Camera ha previsto l'inserimento dei Ministri dell'ambiente e delle aree urbane. Inoltre, ha stabilito giustamente che sussiste l'obbligo - e non la facoltà - di invitare alle riunioni i Presidenti delle Regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano quando siano esaminate materie che li riguardano.

Per quanto riguarda i compiti del CIPET, è da segnalare soprattutto l'inserimento della viabilità fra l'attività del settore dei trasporti.

Fra i compiti definiti all'articolo 2, una novità significativa è rappresentata dall'esame, preliminare rispetto all'approvazione del Consiglio dei Ministri, previa istruttoria del Segretariato, degli schemi dei disegni di legge in materia di trasporto predisposti dai singoli Ministri.

Inoltre, si stabilisce che il CIPET emani direttive per l'adeguamento e il coordinamento - ed è questo un punto molto importante - con il Piano generale dei trasporti, di piani e programmi anche già adottati o in corso di realizzazione, secondo una metodologia e con scadenze temporali che ritroviamo anche alla lettera h) del comma 1 dell'articolo 2.

Le soppressioni decise dalla Camera dei deputati sono solo formali, e hanno di fatto alleggerito e semplificato l'impianto del disegno di legge.

Vorrei segnalare ancora all'articolo 4, secondo comma, la previsione che il Segretariato del CIPET, per l'espletamento delle sue funzioni, si avvalga, quando si renda necessario, di società come l'Istituto superiore dei trasporti e di istituti universitari e di enti pubblici di ricerca specializzati nei diversi settori del trasporto.

Anche per quanto concerne le norme di carattere finanziario, vi è stata quella semplificazione di cui prima parlavo. Gli stanziamenti per nuove iniziative legislative per investimenti nei settori del trasporto e della viabilità vengono iscritti in un unico accantonamento del fondo speciale di conto capitale allegato alla legge finanziaria. Con riguardo a tale accantonamento, il CIPET approva un documento contenente lo schema di utilizzo che deve destinare una percentuale non inferiore all'un per cento ad iniziative di ricerca di base e tecnologica.

Positiva a mio avviso è anche la modifica che ha portato a 50 unità l'organico del Segretariato, che si avvale per lo svolgimento dei propri compiti di personale comandato da amministrazioni statali, distaccato da enti pubblici o proveniente da società operanti nel settore del trasporto ad esso assegnato.

Si stabilisce inoltre che su proposta del CIPET possono essere chiamati a svolgere funzioni dirigenziali nell'ambito del Segretariato dirigenti statali collocati fuori ruolo per un periodo massimo di cinque anni.

La Camera, come dicevo, ha operato uno snellimento della normativa in esame, e ha semplificato alcuni dei meccanismi da noi previsti.

Alcune modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento hanno suscitato le perplessità di alcuni, soprattutto l'esclusione dei piani già approvati e finanziati ai fini della deliberazione del CIPET stesso.

Certo, noi potremmo migliorare ulteriormente il testo con una terza o addirittura con una quarta lettura, ma ritengo che le finalità di fondo del disegno di legge d'iniziativa parlamentare siano state rispettate e salvaguardate.

Anche perchè devo aggiungere che non mi sembra realistica, nè perseguibile nel tempo breve, la soluzione, che pure è stata prospettata, di un Ministero dei trasporti che assorba anche le competenze in materia di trasporto attualmente ripartite presso il Ministero della marina mercantile, dei lavori pubblici ed altri. Il nostro paese va probabilmente in una direzione diversa, ossia verso un'articolazione pluralistica delle competenze e non verso il loro accentramento. Non è di questi mesi e di questi anni la soluzione del Ministero unico nel settore dei trasporti; essa contraddice anche precise scelte legislative adottate, fra l'altro, in questo stesso disegno di legge.

Per tutte queste ragioni, raccomando l'approvazione del nostro esame nella sede deliberante.

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

VISCONTI. Signor Presidente, vorrei svolgere alcune brevi considerazioni in ordine alla relazione del senatore Andò. Su alcune delle osservazioni avanzate dal relatore possiamo concordare. Alcune delle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento sono in effetti formali, ma la Camera ha anche approvato modifiche che stravolgono l'impianto e la sistematica dell'articolato, e sulle quali avevamo già espresso forti perplessità.

Mi riferisco soprattutto all'inserimento del Ministro delle aree urbane nel CIPET. Non si capisce bene quale funzione possa svolgere e quale sia l'apporto di un Ministro senza portafoglio all'interno di un comitato interministeriale.

Per quanto riguarda l'introduzione della viabilità fra le materie oggetto dell'attività del CIPET, nutriamo delle perplessità. Come ha già fatto presente il relatore, si è prevista l'esclusione dei piani già approvati e già finanziati ai fini della deliberazione del CIPET circa l'utilizzo delle risorse. A tale riguardo sarebbe necessario un chiarimento, perchè a nostro avviso la posizione del Ministero rispetto a quella del CIPET diventa più gravosa, in quanto vengono fatte salve le previsioni di legge vigenti che attengono a quel settore. Non c'è in realtà nessun ripensamento critico per quanto riguarda il coordinamento dei trasporti con il settore della viabilità ed altri settori contigui con grave danno per la nostra economia. E tale coordinamento continuerà a mancare per molto tempo, anche per le incertezze che gravano sull'attuazione che, a causa delle molteplici pressioni cui è esposto, diventa una porta aperta a mille richieste.

Riteniamo quindi che tale aspetto dovrebbe essere approfondito: fino a quando non avremo chiarimenti in merito alla costituzione del fondo per il settore della viabilità, noi non modificheremo il nostro atteggiamento in ordine al mantenimento o meno della sede deliberante per il disegno di legge.

MARIOTTI. Giudichiamo positivamente il lavoro svolto sia nell'altro ramo del Parlamento, sia in questa Commissione del Senato, che ha esaminato con attenzione la questione. Si giunge oggi a definire un provvedimento sicuramente atteso ed utile alla politica del trasporto, un provvedimento che colma un vuoto della nostra legislazione e che interviene in un settore in grande espansione ed in continuo mutamento. Tale settore oggi richiede una sempre maggiore complessità di relazioni, rapporti più costanti e veloci sia a livello interno, sia a livello internazionale.

Dobbiamo comunque sottoporre alla vostra attenzione l'opportunità di modificare il provvedimento. Riteniamo infatti opportuno, unitamente al collega Marniga, prevedere l'inserimento nel CIPET del Ministro del commercio con l'estero. Siamo entrando in una diversa realtà europea, in una realtà in cui le comunicazioni e le interazioni si

fondano soprattutto sul trasporto; in riferimento all'instaurazione del mercato comune europeo e considerata la rilevanza dell'attività commerciale ai fini del trasporto, riteniamo utile prevedere tale inserimento nel CIPET.

LIBERTINI. Intendo ribadire quanto ho precedentemente ricordato: abbiamo sempre considerato il CIPET come una soluzione di transizione verso l'istituzione del Ministero unico dei trasporti. Proprio per questo il disegno di legge allora predisposto prevedeva una convergenza di tutte le diverse opinioni. Certo questa per noi non era una situazione entusiasmante poichè era subordinata all'istituzione del Ministero unico.

Le modifiche apportate al provvedimento non sono però secondarie. Quando si parla di Ministero unico dei trasporti - obiettivo ultimo del CIPET - si fa riferimento al coordinamento di tutta la politica degli investimenti nel campo dei trasporti, ma proprio qui emergono le dolenti note. Infatti, il Ministero dei trasporti è stato sempre e soltanto un Ministero delle ferrovie: la politica della viabilità, cioè quella che assorbe prevalentemente le risorse, è stata sempre decisa al suo esterno. Però parlare di Ministero unico significa ridurre ad unità la politica relativa alle ferrovie, alla strada, al mare ed all'aviazione. Invece, a mio parere, le modifiche apportate al provvedimento svuotano sempre di più il contenuto del progetto originario: ancora una volta il Ministero dei lavori pubblici intende surrogarsi al Ministero dei trasporti. Siamo perciò tornati al punto di partenza.

Per tali ragioni crediamo che non sia possibile portare avanti un testo che non ha più valore. Come ho già detto, in base al Regolamento non disponiamo numericamente della forza necessaria per chiedere che tale disegno di legge non sia più esaminato in sede deliberante. Dichiariamo però che siamo fermamente contrari al mantenimento di tale sede.

In conclusione, ripetiamo ancora che le alternative sono soltanto due: o il disegno di legge viene riportato alla sua originaria finalizzazione - ed in questo caso siamo favorevoli ad una sua rapida approvazione -, oppure esso rischia di trasformarsi in una gabbia in cui saranno rinchiusi i suoi stessi promotori.

PRESIDENTE. Concordo con le osservazioni svolte dal relatore Andò. Voglio inoltre precisare che personalmente non considero il CIPET come una soluzione transitoria verso l'istituzione del Ministero unico dei trasporti. Riconosco comunque che nella cultura della sinistra, ed in parte anche nella cultura del mio partito, si registra la convinzione che una sorta di superministero sarebbe la soluzione migliore per procedere ad un coordinamento completo.

Nell'ambito di un panorama istituzionale frammentato, un simile gigante costituirebbe un colosso difficilmente inseribile nel colloquio tra le varie forze politiche. Ci si era perciò orientati verso il CIPET, che avrebbe potuto risolvere il problema per il presente, facendo salva ogni ipotesi futura.

Mi chiedo poi se effettivamente il Ministero dei lavori pubblici cederà al nuovo Ministero unico la competenza per il settore viario.

Personalmente dubito di questo, anzi credo che il settore viario resterà sempre tra le competenze del Dicastero dei lavori pubblici e che perciò dovrà essere coordinato con gli altri comparti del trasporto.

Per quanto concerne le osservazioni del senatore Visconti, la prevista esclusione dei piani già approvati e finanziati dalle deliberazioni del CIPET si identifica semplicemente con una norma transitoria. Se il Senato approvasse subito il provvedimento, probabilmente sarebbe ricompreso nella deliberazione del CIPET anche l'esame del terzo stralcio attuativo della grande viabilità. Inoltre, avendo inserito nel CIPET il piano viario, non si sono diminuite le sue competenze, ma anzi si sono accresciute queste ultime di un capitolo di grande importanza.

La mia breve conclusione è la seguente: si è verificato un ristagno alla Camera dei deputati di questo disegno di legge notevolissimo, molto più lungo di quanto non fosse prevedibile e giustificabile.

Non vorrei che per perfezionare il disegno di legge lo rinviassimo per una terza lettura alla Camera, il che renderebbe non prevedibile il tempo che si impiegherebbe per il varo del disegno di legge stesso.

Sarebbe pertanto opportuno, a mio avviso, approvare il disegno di legge al nostro esame in sede deliberante nel testo che ci è stato trasmesso dalla Camera. L'esperienza ci dirà se sarà opportuno fare degli aggiustamenti.

Molto in effetti dipenderà dagli uomini che andranno a costituire il nerbo del Segretariato e dei consulenti del CIPET.

VISCONTI. Vorrei avvertire fin d'ora l'onorevole Presidente che presenteremo degli emendamenti e che se non saranno accolte alcune delle modificazioni che noi proponiamo, ci riserviamo di riesaminare l'opportunità di procedere in sede deliberante.

SANESI. Signor Presidente, colleghi, esprimo, a nome della mia parte politica, la contrarietà al mantenimento della sede deliberante, considerate le modificazioni apportate dall'altro ramo del Parlamento.

Tutti i Gruppi politici avevano aderito a questo disegno di legge, ma la situazione è cambiata dopo i mutamenti introdotti dall'altro ramo del Parlamento, per cui rivediamo la nostra posizione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. La mia replica, signor Presidente, sarà molto breve. Ringrazio innanzitutto gli oratori intervenuti e desidero fare alcune precisazioni.

La più importante, nel senso che coglie la preoccupazione più immediata per questo disegno di legge, concordo con quanto ha detto l'onorevole Presidente: la norma che fa salvi i piani già formalmente approvati e finanziati all'entrata in vigore della presente legge deve essere corredata da alcuni chiarimenti che mi auguro il Governo potrà dare. Se procediamo con una certa rapidità, ciò non compromette la possibilità di un serio schema di utilizzazione delle somme iscritte in accantonamento.

VISCONTI. Nell'ipotesi di approvazione stamani in deliberante, quando entrerà in vigore questa legge? Fra quindici giorni? Quando esprimeremo il parere per formalizzare i piani dell'ANAS?

PRESIDENTE. La norma si riferisce ai piani già formalmente approvati e finanziati.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Come prima dicevo, mi rendo conto della necessità di un chiarimento da parte del Governo nel momento in cui si approverà questo testo di legge per concorrere tutti ad una interpretazione che non crei difformità.

L'inclusione del settore della viabilità come tale non altera - e questo si evince con estrema chiarezza dalla lettura del testo - nè può costituire base per successive alterazioni del riparto delle competenze fra i Ministeri interessati.

Per quanto riguarda la possibilità di allargare il numero dei componenti il Comitato stesso, ritengo che si sia arrivati ad una mediazione già abbastanza ampia. Non credo che da sola rappresenti un elemento che possa spingere ad ipotizzare una terza lettura, ed è questo l'argomento che vorrei sottolineare soprattutto al collega Mariotti.

Nelle varie formulazioni che questo comma dell'articolo 1 ha avuto in corso di dibattito alla Camera, la presenza del Commercio estero vi fu solo in un emendamento presentato in Aula e subito ritirato dalla Commissione, e io me ne rendo conto perchè la pregiudiziale europea, cui si riferisce il senatore Mariotti, finisce per non coincidere con il Ministero per il commercio estero. Come noi sappiamo - vi è stata una lunga vicenda in proposito - tale Ministero ha una sua attività nei rapporti con i paesi terzi rispetto alla Comunità economica europea.

Sono perciò dell'avviso, signor Presidente, che l'*iter* del disegno di legge in esame debba proseguire in sede deliberante.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei richiamare l'attenzione di questa Commissione sul fatto che il Governo ritiene che il disegno di legge al nostro esame debba essere approvato nella sua attuale formulazione ed in sede deliberante. Ciò non perchè si voglia forzare la mano alla Commissione, ma solo per ricordare a me stesso e alla Commissione l'*iter* difficile di questo provvedimento.

Il Parlamento ha approvato l'istituzione del Piano nazionale dei trasporti sei anni fa. Il Piano nazionale dei trasporti, varata quella legge, si è ridotto in sostanza ad una scatola vuota, e senza l'istituzione del CIPET sarebbe destinato a rimanere tale.

La Commissione dovrebbe tenere conto del fatto che siamo arrivati alla terza lettura, e che sia la prima che la seconda lettura hanno avuto un *iter* assai travagliato.

LIBERTINI. Questo prova quanto ho detto poco fa.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore Libertini, registro un fatto reale: questo disegno di legge, come prima dicevo, ha avuto un percorso molto sofferto. Siamo arrivati alla terza

lettura, e si propongono ancora delle modifiche, il che significherebbe rinviarlo ad un'altra lettura.

Bisogna inoltre tener presente che siamo ormai alla fine della legislatura.

VISCONTI. Onorevole Sottosegretario, mi risulta che la legislatura finirà nel 1992.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Bisogna tener presente anche l'eventualità di una fine anticipata della legislatura. Dobbiamo perciò sapere che se il Senato non approverà il provvedimento in tempi rapidi, si correrà il rischio di farlo decadere e di ricominciare il suo *iter* nella nuova legislatura, subendo nuovamente tutte le sofferenze che ciò comporta.

LIBERTINI. Certo questa non è una bella prospettiva.

SANESI. Non possiamo accettare ricatti del genere. Si tratta di un vero e proprio ricatto per costringerci ad approvare il provvedimento.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il mio intervento può sembrare provocatorio, ma voglio precisare che sto illustrando problemi reali che voglio sottoporre al vostro senso di responsabilità. È chiaro che alcuni Gruppi politici potrebbero affermare che il richiamo al senso di responsabilità non può essere rivolto a loro. Non credo però che sia utile estrapolare le colpe dato che oggi ci troviamo di fronte ad un fatto reale: o approviamo al più presto il provvedimento, oppure corriamo il rischio di rinviarlo di quattro anni. Non possiamo però andare a cuor leggero verso un futuro indistinto ed indefinito. Comunque, il Sottosegretario per i lavori pubblici potrà specificare meglio nel merito l'entità dell'eccezione approvata all'ultimo momento dalla Camera dei deputati. Egli potrà fornire chiarimenti, ma personalmente sottolineo ancora una volta che si potrebbe correre il rischio di perdere tutto il lavoro fin qui svolto.

Si potrebbe ricordare che è meglio un uovo oggi che una gallina domani, ma vi è qualcosa di più: questo disegno di legge assicura il coordinamento della politica degli investimenti, cioè si muove in armonia con l'obiettivo che ci siamo più volte prefissati.

Il senatore Libertini ha fatto riferimento all'istituzione del Ministero unico dei trasporti. Ricordo benissimo le discussioni svoltesi in questa sede quando anch'io facevo parte di questa Commissione. Però, dopo un dibattito sofferto tra i vari Gruppi parlamentari, svoltosi sia al Senato, sia alla Camera, oggi siamo arrivati a predisporre il testo al nostro esame che contiene una soluzione di mediazione. Non credo che si possa andare oltre questo testo.

Addirittura alcuni Ministeri chiedono ancora di essere inseriti nel CIPET. Oggi si è parlato del Ministero del commercio con l'estero, ma analoga richiesta è stata avanzata dal Ministero della difesa e da quello delle aree urbane. Non possiamo farci prendere in questo circolo vizioso; tra l'altro voglio ricordare che il provvedimento prevede che i

Ministeri non inseriti nel CIPET possano partecipare alle deliberazioni quando lo ritengano necessario.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei fare alcune precisazioni sia su una problematica di merito, sia su una problematica di metodo.

Per quanto attiene il merito, ho ascoltato attentamente l'intervento del senatore Libertini a proposito del precedente provvedimento legislativo inerente ai porti. Egli nella sua premessa faceva riferimento alla pressante necessità di agire sempre in termini di urgenza e di precarietà. Non voglio accendere una discussione su un argomento che indubbiamente contiene in sé aspetti di grande interesse; debbo però sottolineare la mia iniziale sorpresa per il fatto che il Senato, nel corso della precedente lettura del testo, aveva approvato un provvedimento che non conteneva alcuna norma riguardante i programmi di investimento *in itinere*.

Mi aspettavo perciò che in questa sede si prendesse atto – come del resto ha rilevato il relatore – che la Camera aveva compiuto un passo ulteriore, soddisfacendo anche preoccupazioni diverse rispetto a quelle emerse in prima lettura. Ricordo che l'altro ramo del Parlamento ha approvato una norma relativa ai programmi di investimento in corso escludendo i piani già approvati e finanziati. Mi sarei perciò aspettato qualche commento; invece non è stato detto nulla. Questa è stata la prima sorpresa.

La seconda sorpresa riguarda la tipologia delle opere già in corso di realizzazione che non si fondano soltanto sul piano stralcio su cui il Parlamento dovrà esprimersi, ma anche su altre leggi: è sufficiente ricordare per tutte la legge di ricostruzione della Valtellina. Non è possibile fare riferimento a tali leggi già approvate e finanziate.

LIBERTINI. Anche la risoluzione finale della Commissione d'inchiesta sul terremoto ha espresso un preciso monito in tal senso.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tra l'altro corriamo il rischio di richiamare opere non solo approvate e finanziate nel piano stralcio in essere, ma addirittura richiamate nel piano decennale per la viabilità che ovviamente (a causa delle lentezze burocratiche e dei necessari tempi tecnici) sono appena state intraprese.

Se effettivamente l'organismo al nostro esame si occupa prevalentemente di programmazione nell'ambito di una politica complessiva per i trasporti, è ovvio che bisogna restare nell'ambito delle previsioni della Camera dei deputati, escludendo quindi la gestione delle iniziative in atto. Se invece si ritiene che il CIPET possa occuparsi della gestione delle iniziative in atto, si configura una sorta di superministero che in realtà deve ancora essere definito.

Ho voluto esprimere queste mie preoccupazioni senza entrare nelle caratteristiche di una replica. A mio parere sarà infatti possibile essere più precisi proprio in sede di replica per quanto concerne l'individuazione delle opere da recuperare e della loro entità.

Devo poi chiedere alcuni chiarimenti al senatore Visconti. Mi sembra che egli abbia espresso non poche riserve su questa legge;

occorre pertanto che precisi se la sua parte politica intende ridiscutere la possibilità di procedere in sede legislativa ovvero di presentare emendamenti correttivi di questo disegno di legge.

Dobbiamo sapere come si procederà. È anche necessario ascoltare e recepire il parere delle Commissioni bilancio ed affari costituzionali. Avremo in seguito la possibilità, come Governo, di esprimere una ulteriore replica comprensiva di tutti gli elementi che via via arricchiranno il nostro dibattito.

PRESIDENTE. A questo punto ritengo necessario riunire l'Ufficio di presidenza della Commissione, anche in attesa dei pareri delle Commissioni consultate.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione è rinviato.

I lavori terminano alle ore 11.55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA