

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 27° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 DICEMBRE 1988

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

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale» (1287)

**(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)**

##### PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) . . . . .	Pag. 2, 4, 6 e passim
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) . . . . .	47, 53
BISSO (PCI) . . . . .	4, 6 7 e passim
CHIMENTI (DC) . . . . .	9
FIORINO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .	54
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) . . . . .	4, 7, 25 e passim
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione . . . . .	2, 3, 4 e passim
PRANDINI, ministro della marina mercantile . . . . .	3, 4, 5 e passim
ULIANICH (Sin. Ind.) . . . . .	8
VISCONTI (PCI) . . . . .	13, 17, 20 e passim

*I lavori hanno inizio alle ore 15,35.*

### **Presidenza del Presidente BERNARDI**

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

##### **«Disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale» (1287)**

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale».

Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta del 9 novembre.

Prima di tutto desidero avvertirvi che è giunto il nuovo parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione, parere molto importante perchè, come i colleghi sanno, si è verificata qualche tensione circa gli stanziamenti. Ne do lettura:

«La Commissione bilancio, programmazione economica, esaminato l'ultimo testo proposto dalla Commissione di merito, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole a condizione che l'utilizzo dell'accantonamento relativo all'industria cantieristica ed armatoriale (direttiva CEE n. 87/167) per gli anni 1989 e 1990 venga contenuto in maniera tale da determinare economie pari alla somma di 74,4 miliardi. Naturalmente la Commissione di merito deve provvedere a riformulare gli articoli che trovano copertura su tale accantonamento in maniera che vi sia corrispondenza fra le cifre della copertura e le norme sostanziali e il Governo deve impegnarsi a non utilizzare diversamente le predette economie».

In poche parole si tratta di recuperare quest'anno quello che si dovrà perdere nei due anni seguenti. È sottinteso comunque che speriamo di recuperare anche l'anno prossimo.

Invito il relatore a riferire alla Commissione sulla situazione venutasi a determinare dopo la conclusione dei lavori del Comitato ristretto.

**PATRIARCA, relatore alla Commissione.** Il Comitato ristretto, che in una delle sedute purtroppo non si è potuto avvalere della collaborazione del senatore Visibelli che non era stato avvertito di una variazione di orario, ha rielaborato il testo del disegno di legge n. 1287 che già era stato oggetto di ampio esame da parte di questa Commissione, nonchè

tutti gli emendamenti relativi al provvedimento stesso, sempre in rapporto alle disposizioni ed agli indirizzi contenuti nella VI direttiva della CEE. Il Comitato inoltre ha tenuto conto delle difficoltà insorte in rapporto alla situazione della provvista finanziaria e dei nuovi orientamenti che il Governo si era dato in materia e che indubbiamente avrebbero penalizzato in maniera particolare gran parte degli interventi nei vari settori. Se infatti fosse venuto meno lo stanziamento previsto per il 1988, certamente questo provvedimento non avrebbe potuto trovare la puntuale applicazione che invece noi ci auguriamo trovi attraverso la predisposizione di tutti gli emendamenti che sono stati presentati.

La 5<sup>a</sup> Commissione, dopo reiterati interventi del Ministro, al quale diamo atto dell'impegno particolare profuso nell'approvazione di questo provvedimento, ha accettato di recuperare delle somme del 1988, mentre ha imposto di contenere i 74 miliardi sugli stanziamenti previsti nel 1989 e nel 1990.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Mi scusi se la interrompo, senatore Patriarca, scorrendo la nuova formulazione dell'articolo 2 mi accorgo però che non è riportato in esso quanto avevamo convenuto e cioè che i contributi sono del 28 per cento e questo per tutti i cantieri, piccoli, medi o grandi che siano.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Non capisco la preoccupazione del Ministro. Noi avevamo stabilito di non riproporre la classifica che faceva riferimento ai diversi tipi di cantiere cui assegnare un contributo diverso, come invece prevedeva la legge precedente. La norma che dice: «La predetta percentuale è ridotta al 20 per cento per le commesse relative a nuove costruzioni di valore inferiore ai 6 milioni di ECU» non è mai stata discussa. È una normativa contenuta nella direttiva CEE.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Questo non è accettabile. Abbiamo detto che il contributo è del 28 per cento per tutti.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Ma qui si tratta della direttiva CEE. Del resto mi meraviglio per la sua osservazione perchè avevamo concordato diversamente.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Abbiamo concordato che il criterio di aiuto è unico.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Certo, rispetto a quello che volevamo fare noi, non rispetto alle indicazioni che ci sono pervenute dalla CEE.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Accetto solo quanto è previsto come differenziazione nella direttiva comunitaria, ma nessun altro criterio che sia di *handicap* per la piccola e media cantieristica.

PRESIDENTE. Dovremmo chiarire come questo equivoco si è generato.

MARIOTTI. Ci siamo lasciati con un documento, un articolato definito in un certo modo. Avevamo ancora in sospeso due questioni per quanto riguarda gli articoli 2 e 20 che avremmo dovuto approfondire in Comitato ristretto, salvo restando il diritto della Commissione di decidere diversamente. Ora io vorrei sapere se sono intervenute variazioni rispetto alla stesura che in sede di Comitato abbiamo prodotto.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. A me risulta che ci siamo accordati sul fatto che nell'articolo 2 non sarebbe stato inserito alcun elemento di differenziazione per la piccola, la media e la grande cantieristica.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Ma questo relativamente alla nostra proposta.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Ci eravamo accordati sulla mancanza di differenziazioni e quindi per un contributo massimo per tutti del 28 per cento. C'era da fare una correzione all'articolo 20 che commisurava il quantitativo di contributo in riferimento anche - non solo ma anche - al lavoro che i singoli cantieri hanno eseguito dal 1981 al 1988.

Questo è l'accordo politico che abbiamo raggiunto e che io evidentemente non intendo minimamente modificare, poichè ritengo che sia quanto mai improponibile inserire elementi di svantaggio per la piccola e media cantieristica. Viene riproposto infatti in questa sede un testo superato rispetto a quanto è stato detto l'ultima volta.

MARIOTTI. Il testo che proporrebbe il Ministro qual è?

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Non dovrebbe sussistere alcuna differenziazione. Ci si dovrebbe limitare ad indicare il 28 per cento senza ulteriori distinzioni.

PRESIDENTE. Ricordo anch'io che si era giunti ad una unificazione del testo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il 28 per cento per tutti è un diritto, non è discrezionalità.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. La Commissione della CEE vigila affinché sia mantenuto il livello più basso possibile, in particolare per le piccole navi il cui valore sia inferiore ai 6 milioni di ECU.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Abbiamo già discusso di questi problemi.

BISSO. Ci si sta riferendo ad una norma comunitaria la quale, se ho ben capito, afferma che occorre ridurre al massimo i contributi. Vi è nel

disegno di legge una riduzione per quanto riguarda le costruzioni di navi di dimensioni ridotte, di 4 mila tonnellate; ci si riferisce quindi a cantieri medi, minori. Se si tratta comunque di una norma prevista nella direttiva comunitaria, c'è poco da fare.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Si potrebbe riconoscere a tutte le nuove costruzioni il 28 per cento di contributo, in qualche misura non recependo l'aspetto indicato che condizionerebbe la piccola e media cantieristica, e poi nell'articolo 20 si potrebbe fare una memoria storica di quanto è avvenuto dal 1981 al 1988, equilibrando quindi l'occupazione a favore della grande cantieristica. Era questa la soluzione politica che avevamo individuato. Se si vogliono però inserire due ostacoli, uno all'articolo 2 e l'altro all'articolo 20, a danno della piccola e media cantieristica, non sarò d'accordo. Non si possono inserire due condizionamenti a svantaggio della piccola e media cantieristica.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Vorrei fare una precisazione. Poiché il Ministro si è richiamato anche alla correttezza dei rapporti tra Governo e Parlamento rispetto alle decisioni che erano state assunte di comune accordo, mi permetto di osservare che si tratta di un testo di iniziativa governativa: la riduzione al 20 per cento è stata recepita, in ottemperanza alla sesta direttiva comunitaria, dal Ministero.

Vi è stata una discussione fra noi che non riguardava assolutamente questa differenziazione contenuta nel testo da me presentato, ma predisposto dal Ministero. Secondo una proposta avanzata da me, e condivisa dai senatori Bisso e Mariotti, nonostante la riduzione delle aliquote previste nella direttiva comunitaria, per esigenze di riequilibrio della situazione questi aiuti dovevano riguardare particolarmente i cantieri che maggiormente avvertissero un processo di crisi. Per cui si tratterebbe di contributi in gran parte tendenti ad agevolare una ristrutturazione complessiva specialmente nel comparto maggiore, che è poi quello pubblico. È chiaro che ritenevamo di dover reintrodurre la vecchia formulazione contenuta nella legge del 1984, che prevedeva tre tipi di cantieri: maggiori, minori, medi, e per ciascuno di essi prevedeva un contributo differenziato. Il dissenso tra la Commissione ed il Ministro ha riguardato essenzialmente questo punto. In seguito abbiamo accettato l'indicazione del Ministro relativamente al mantenimento del 28 per cento, ritenendo nella maniera più assoluta che il 20 per cento rispetto alle costruzioni inferiori ai 6 milioni di ECU non veniva messo in discussione.

Per quanto riguarda l'articolo 20 possiamo abolire quello che vogliamo, però, come il Ministro sa meglio di me, questi provvedimenti sono soggetti a verifica da parte della Comunità e la CEE nella sua direttiva ha spiegato chiaramente che questi incentivi non possono assolutamente consentire ai singoli cantieri di arrivare al di là del livello di produzione raggiunto precedentemente. Noi con una filosofia di massima non possiamo certo creare il mercato, come si diceva nella scorsa tornata. Non possiamo creare le condizioni del mercato avendo a nostra disposizione degli incentivi che servono solo per ammortizzare la ristrutturazione dell'industria cantieristica. La Comunità infatti questo

lo vieta nel modo più assoluto, precisando che si deve vigilare specialmente sul rispetto del famoso massimale di commesse che ciascun cantiere può ottenere affinché non superi gli *standards* fissati in precedenza e che sono stati ribaditi sia per la cantieristica maggiore che per quella media e minore. Nelle varie disposizioni comunitarie è presente un dato che stabilisce in 220.000 tonnellate di stazza lorda la quantità di commesse assistite con questi contributi ed il riparto è già effettuato per quanto concerne la cantieristica maggiore e la cantieristica media e minore. Indubbiamente l'articolo 20 dà al Ministro tutti i poteri del caso perchè è solo lui che deve rispondere poi alla Comunità economica europea riguardo a questa ripartizione, che certamente deve obbedire non alla logica del mercato ma a quella della ristrutturazione, ossia ad una logica ben diversa. Se noi non avessimo infatti questa esigenza non avremmo avuto dalla Comunità la facoltà di concedere aiuti. Questa riduzione d'altra parte è solo un fatto emblematico. Oggi infatti con meno di 8 o 9 miliardi non si compra più di uno *yacht*.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. È un fatto politico.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Ma è proprio come fatto politico di aggancio alla lettera ed allo spirito della VI Direttiva che dobbiamo mantenerlo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Cerchiamo di arrivare ad una soluzione in tempi abbastanza stretti, tanto più che io dovrei già essere al Consiglio dei ministri. È inutile che facciamo tante conversazioni come quelle che abbiamo fatto in questi mesi. O non c'è nessun vincolo per la piccola e media cantieristica nell'articolo 2, ed io recepisco...

BISSO. Il vincolo è nelle cose.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Se è nelle cose allora c'è l'articolo 2 e non il 20, perchè quello è un sovraccarico politico che viene ad appesantire ulteriormente quanto è previsto nell'articolo 2. Mettiamoci d'accordo così ed è finita. Non possiamo però pensare di introdurre dalla finestra quello che non ho accettato dalla porta.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Non è vero, non è così.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. È così invece.

PRESIDENTE. Io sono sicuro, assolutamente sicuro, che non si è avuta nessuna scorrettezza nei confronti di chicchessia. Evidentemente c'è stato invece un malinteso negli accordi e in base ad esso il Ministro si trova davanti ad un testo di cui non condivide una parte.

Noi abbiamo fortunatamente superato lo scoglio costituito dalla 5<sup>a</sup> Commissione ricorrendo all'argomento che se uno dei due rami del Parlamento, ossia noi in questo caso specifico, non approva il provvedimento entro la fine dell'anno si sarebbe perso il contributo di 75 miliardi. Ciò considerato devo dirvi che, per ottenere questo

risultato, una volta finita la seduta dell'Assemblea ci riuniremo ad oltranza e, se sarà necessario, torneremo a discutere dell'argomento anche domani perchè, come si è detto le commesse in corso non possono essere lasciate scoperte di impegni finanziari. A costo di accantonare questi due articoli controversi, noi dobbiamo comunque proseguire e trovare comunque un accordo. Altrimenti io comincio a mettere in votazione gli articoli e gli emendamenti ad essi riferiti.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Avevamo già concordato una soluzione.

PRESIDENTE. Io sono pronto a trascorrere la notte qui, ma dobbiamo esaurire questo articolato. Lei come pensa di procedere, onorevole relatore? Accantoniamo questi due articoli per sottoporli nuovamente al Comitato ristretto?

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Facciamo quello che avevamo convenuto: il 28 per cento per tutti e l'articolo 20 che dà dei riferimenti storici, con una discrezionalità per il Ministro affinché la cosa non si riduca ad un fatto puramente matematico e ragionieristico. È questo che avevamo convenuto. Se questo viene ribadito bene, altrimenti nell'articolo 2 trascriviamo la VI direttiva, ma l'articolo 20 viene soppresso.

MARIOTTI. Come lei suggeriva, signor Presidente, penso anch'io che sia preferibile esaminare ora gli articoli sui quali le divergenze sono minori o addirittura non esistono. Vorrei far presente al Ministro però che questa posizione di netto rifiuto ad esaminare le indicazioni che il relatore, ma non solo lui, sta portando, non è la più favorevole alla conclusione dei lavori. Credo che in una materia complessa come questa e davanti alle difficoltà che ci troviamo ad affrontare dobbiamo cercare di dirimere quanto è controverso senza arroccarci su posizioni di principio.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Non è così, onorevole Mariotti.

MARIOTTI. Noi dobbiamo varare questo provvedimento e dobbiamo farlo nel miglior modo possibile.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Ma non a qualsiasi costo.

MARIOTTI. Neanche noi lo vogliamo. Io propongo solo di cercare una soluzione che possa consentirci di produrre una legge che si muova nell'interesse del settore.

BISSO. Si è fatto di questo tema il punto centrale, mentre così a mio personale giudizio non è, ed avremo modo di constatarlo nel prosieguo

della discussione. Su di esso però vorrei fare un'affermazione molto precisa. In primo luogo occorre considerare che la norma comunitaria va rispettata poichè il testo di cui stiamo discutendo prima o poi verrà sottoposto a verifica da parte della CEE e la sua non conformità con il dispositivo dettato dalla VI direttiva non costituirà un elemento di aiuto. Le questioni poste dall'articolo 2, pertanto, se conformi alla VI direttiva, vanno accettate e tradotte in norme. La seconda questione è quella relativa all'articolo 20. Il Ministro della marina mercantile dovrebbe stabilire entro tre mesi dall'entrata in vigore del provvedimento per ciascun cantiere il volume massimo, in tonnellate di stazza lorda compensata, della produzione assistibile, nonchè la dimensione massima costruibile. Cioè, si propone di stabilire con un decreto del Ministro il volume massimo di produzione, che costituisce un discorso diverso da quello sulla potenzialità.

Il problema relativo al volume riguarda la cantieristica e non cesserà di avere un reale effetto poichè la cantieristica minore non può fare certe costruzioni; sono previste 220.000 tonnellate in stazza lorda e 60.000 tonnellate di potenzialità produttiva per la cantieristica minore. Nel caso in cui si passasse da 60 a 100.000 tonnellate, vorrebbe dire che parte della piccola e media cantieristica verrebbe inserita nella grande cantieristica e in tale momento si accelererebbe il processo di crisi di tutto il settore nel nostro paese. Questo è un dato di fatto. Quindi, occorre rispettare la direttiva comunitaria nell'articolo 2 del disegno di legge in esame.

Si potrebbe anche eliminare questa distinzione, che è il frutto di un compromesso raggiunto tra grande e piccola cantieristica, almeno questo mi risulta e, se non è così, sono stato male informato; il dato di fatto è però che il volume per la piccola cantieristica non potrà essere di 100.000 tonnellate per elementi obiettivi, non per questioni di volontà.

Questo è un problema che ha tanto animato la nostra discussione, e per la cui soluzione i rappresentanti di diverse forze politiche si trovano in una posizione differente a quella del Ministro. Il Ministro ha affermato che vogliamo penalizzare la cantieristica minore e privilegiare chi spreca: lo spreco sarebbe quello della grande cantieristica. Occorre, invece, discutere su fatti oggettivi senza attribuire ad altri certe idee. Se il Ministro ha determinate idee, non può certamente attribuirle a me. Mi è stato detto che voglio penalizzare la media cantieristica. Il disegno di legge invece, così come pensiamo che dovrebbe essere approvato, non costituisce una penalizzazione. La questione da affrontare è semmai quella dell'acquisto delle navi all'estero.

ULIANICH. Vorrei intervenire solo su una questione di metodo, signor Presidente. Il rinvio dell'esame dei problemi più scottanti ad una sottocommissione non ha, a mio avviso, alcun senso, perchè ci sarebbero comunque i senatori Mariotti, Patriarca, Bisso e il Ministro. Si tratta semplicemente di una pura questione di facciata, per cui non ha neanche senso il percorrere la strada facile dell'esame degli articoli che non presentano problemi, perchè in seguito dovremo scontrarci sulle difficoltà in ogni caso.



Si dovrebbe, secondo me, trovare un accordo su quelli che sono i problemi nodali, e tutto il resto verrebbe poi con facilità risolto. In sede di Commissione plenaria è necessario risolvere tutte le questioni, altrimenti non vi sarebbe altro che un perdita di tempo senza alcun risultato positivo. È necessario porsi in una prospettiva che sia la più aderente possibile a dati, lasciatemeli chiamare così, oggettivi. Con dati statistici occorre stabilire cosa significhino certe dizioni. Questo è l'unico modo per venirne fuori; altrimenti, ciascuno confermerà le proprie posizioni e mancherà una piattaforma oggettiva su cui confrontarsi. La domanda che ci si deve porre è allora la seguente: è vero che la piccola cantieristica subirebbe danni qualora non ci fosse una sovvenzione del 28 per cento? Quali sono i dati disponibili?

Occorre cominciare a discutere sui dati; in caso contrario, vi sarà solo un confronto di posizioni precostituite senza una piattaforma su cui sia possibile giungere ad un accordo. Si tratta semplicemente di una questione di metodo.

**PRESIDENTE.** Apprezzo molto le sue osservazioni, senatore Ulianich. Il mio, comunque, era un tentativo di consentire ulteriori riflessioni per sciogliere certi nodi.

**PATRIARCA, relatore alla Commissione.** Sarebbe forse opportuna una breve sospensione. Ritengo anch'io che sarebbe inutile rinviare l'esame di certi problemi alla sottocommissione, poichè in quella sede abbiamo registrato convergenza di posizioni. Si tratta di chiarire la questione con il Ministro.

**CHIMENTI.** Un senatore che non ha fatto parte della sottocommissione vorrebbe far presente che ci si potrebbe anche riferire al 27 per cento o al 25 per cento.

**PRESIDENTE.** È un problema di principio.

Credo che non sarà tempo perso consentire una breve sospensione. Poichè nessuno domanda di parlare, così resta stabilito.

*I lavori vengono sospesi alle ore 15,55 e sono ripresi alle ore 16,10.*

**PRESIDENTE.** Riprendiamo i nostri lavori. Come pensavo, questa piccola pausa, si è rivelata veramente utile.

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

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Il Comitato ristretto ha proposto un testo sostitutivo degli articoli.

Propongo che l'esame e la votazione degli articoli abbiano luogo sulla base di tale testo.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Avverto che, in ossequio alle regole per la formulazione tecnica dei testi legislativi, vengono introdotti, negli articoli in esame, le conseguenti modificazioni di carattere formale.

Do lettura dell'articolo 1:

#### TITOLO I

### INTERVENTI RELATIVI ALL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA ED ALL'ARMAMENTO

#### Art. 1.

1. Le disposizioni del presente titolo sono intese a favorire il completamento del processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica in base alle linee programmatiche di cui all'articolo 1 della legge 22 marzo 1985, n. 111, e a dare attuazione alla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 167 del 26 gennaio 1987 concernente gli aiuti alla costruzione navale, di seguito denominata «Direttiva CEE».

2. Gli aiuti previsti nel presente titolo si riferiscono a lavori di costruzione delle unità a scafo metallico o realizzato con materiali a tecnologia avanzata e relative pertinenze, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore alle 100 tonnellate;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore e draghe semoventi di stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate.

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

4. Gli aiuti di cui al comma 2 si riferiscono altresì a lavori di trasformazione, modificazione e grande riparazione navale riguardanti navi di cui alle lettere a) e b) del comma 2, non inferiori alle 1.000 tonnellate di stazza, purché i lavori eseguiti comportino modifica radicale del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione o delle cabine e servizi per passeggeri.

5. Gli aiuti di cui al comma 2 possono riferirsi altresì a lavori di costruzione, di trasformazione, modificazione e grande riparazione di galleggianti di stazza lorda non inferiore alle 1.000 tonnellate, bacini galleggianti, costruzioni di interesse energetico, costruzioni anti-inquinamento, unità ad alta tecnologia, unità per ricerche e per lavori in mare, nonché relative pertinenze, compresi i moduli abitativi, tutti di stazza lorda non inferiore alle 100 tonnellate.

6. Gli aiuti di cui al presente titolo non sono cumulabili con altre provvidenze aventi analoghe finalità.

A questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, alla fine del comma 5, dopo le parole: «100 tonnellate», le altre: «o di peso non inferiore alle 100 tonnellate nel caso in cui non possa farsi riferimento alla stazza».

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Si tratta di una piccola aggiunta interpretativa resasi necessaria per rendere effettiva la disponibilità anche per i moduli abitativi.

BISSO. Cosa si intende per moduli abitativi?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Le unità adibite ai lavori a mare. Esiste infatti una sorta di nave-abitazione che viene collegata alle grandi piattaforme. L'emendamento che il Governo ci ha proposto è necessario per superare gli equivoci che si sono presentati.

BISSO. Facciamo cioè l'opposto di quanto è stabilito nella direttiva. In essa infatti si invita a concentrare così da salvare il salvabile. Noi invece andiamo a concedere contributi non per una grande costruzione o per una costruzione di qualità o altro ancora ma per un catafalco. Vedremo allora cosa succederà alla Camera.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il disegno di legge si proponeva di recepire tutte le aspirazioni del settore. Abbiamo cercato allora di ammettere tutti ai contributi e quindi di dare un'interpretazione estensiva.

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

**È approvato.**

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Mi sembra necessaria una piccola precisazione relativa al comma 5. Vorrei cioè fosse chiaro che per unità ad alta tecnologia debbono intendersi le imbarcazioni usate per il trasporto di passeggeri in grado di assicurare sia la velocità che la sicurezza. Non nel testo, ma dalla discussione, vorrei dunque venisse fuori che normalmente si tratta di aliscafi o di catamarani, cioè delle costruzioni nuove e moderne che servono ad incrementare il collegamento con le isole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendamento.

**È approvato.**

Passiamo agli articoli successivi. Ne do lettura.

## Art. 2.

1. Per le nuove costruzioni delle navi complete e per i lavori e le unità di cui all'articolo 1, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di costruzione navale nazionali, per i contratti di costruzione stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990, un contributo calcolato sul valore contrattuale prima dell'aiuto, comprese eventuali aggiunte o varianti di data certa anteriore a quella di ultimazione della costruzione, pari al 28 per cento per gli anni 1987 e

1988. La predetta percentuale è ridotta al 20 per cento per le commesse relative a nuove costruzioni di valore inferiore ai 6 milioni di ECU.

2. Per gli anni 1989 e 1990, il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 4, paragrafo 3, della Direttiva CEE, stabilisce eventuali variazioni alle aliquote di contribuzione previste nel comma 1.

3. Il Ministro della marina mercantile può stabilire, con proprio decreto, le aliquote del contributo fino al massimo del 28 per cento anche per le commesse inferiori ai 6 milioni di ECU, nei casi di:

a) proposte di commesse per le quali le imprese di costruzione navale nazionali vengano a trovarsi in concorrenza con cantieri di paesi terzi;

b) proposte di commesse per le quali le imprese di costruzione navale nazionali vengano a trovarsi in concorrenza con imprese di paesi comunitari i quali applichino aiuti più elevati rispetto a quelli previsti dal comma 1;

c) commesse per la costruzione di navi destinate al traffico di cabotaggio.

4. Qualora la Commissione delle Comunità economiche europee richieda la notifica preventiva delle proposte di singoli aiuti ai sensi del paragrafo 5 dell'articolo 4 della Direttiva CEE, la concessione dell'aiuto è sospesa fino all'autorizzazione della Commissione e sono sospesi i termini previsti per lo stesso aiuto.

5. Il Ministro della marina mercantile può stabilire, con proprio decreto, aliquote di contributo superiori a quelle indicate nel presente articolo per le commesse provenienti da paesi in via di sviluppo, sempre che ricorrano le condizioni previste dall'articolo 4, paragrafo 7, della Direttiva CEE. Le singole proposte di aiuto sono previamente notificate alla Commissione delle Comunità economiche europee per la verifica della specifica componente «sviluppo» dell'aiuto proposto e della conformità dello stesso con le condizioni stabilite dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), richiamate dall'articolo 4, paragrafo 7, della Direttiva CEE.

6. Il contributo di cui al comma 1 è concesso anche per lavori di trasformazione e modificazione navale iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990. Non si applica per detti lavori la riduzione prevista per le costruzioni di valore inferiore a 6 milioni di ECU.

7. Ai contratti di costruzione sono assimilate, ai fini della concessione dei contributi di cui al comma 1, le dichiarazioni di costruzione in proprio dell'impresa di costruzione navale, purché la data di inizio dei lavori ricada nel periodo indicato nel predetto comma 1. In tale caso le aliquote si calcolano sul valore dichiarato dall'impresa con riferimento all'anno di inizio dei lavori.

8. Il contributo è riferito alla data di stipulazione del contratto di costruzione o, in assenza di contratto e nel caso di trasformazione e modificazione navale, alla data di inizio dei lavori.

9. Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto o di inizio dei lavori, ai sensi del presente articolo, è effettuato in sede di liquidazione finale, tenendo conto dei tempi con cui il contributo stesso

è effettivamente corrisposto, sulla base del tasso commerciale e per un periodo non superiore a trenta mesi.

A questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire al comma 6 la parola: «e» con una virgola e ad aggiungere dopo le parole: «modificazione navale», le altre: «e grande riparazione».

Anche il relatore, recependo il parere della 5<sup>a</sup> Commissione, ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il comma 9, un altro comma del seguente tenore:

«Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 44.600 milioni per l'anno 1989, di lire 83.000 milioni per l'anno 1990 e di lire 222.000 milioni per l'anno 1991».

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. La pausa di poc'anzi ci ha consentito di dirimere la controversia che era sorta su questo articolo. Ci siamo dunque accordati per questa versione relativamente al primo comma: laddove è detto che «la predetta percentuale è ridotta al 20 per cento per le commesse relative a nuove costruzioni di valore inferiore ai 6 milioni di ECU» si intende inequivocabilmente che ciò avviene indipendentemente dal cantiere che fa l'opera. Sia esso piccolo, grande o medio, prende comunque il 20 per cento. È un'interpretazione inequivoca.

VISCONTI. Tale dizione a me sembra già inequivoca, nel senso che leggendola appare chiaro che il riferimento è alla nave.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Sì, certo, non al cantiere.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Prendo atto che lei, senatore Visconti, legge bene.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. La soddisfazione la dà a lei, senatore Visconti, e non a me. Non si tratta dunque di una aggiunta quella proposta dal ministro Prandini ma di un'interpretazione inequivoca.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. L'emendamento presentato dal Governo ha ricevuto delle obiezioni e pertanto lo ritiro.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo emendato.

**È approvato.**

### Art. 3.

1. La domanda di concessione del contributo di cui all'articolo 2 deve essere presentata al Ministero della marina mercantile entro

quindici giorni dalla data in cui è stato stipulato il contratto di costruzione o, in assenza di contratto, dalla data della dichiarazione di costruzione in proprio e deve indicare:

- a) il tipo e le caratteristiche tecniche della costruzione;
- b) la data di inizio dei lavori di costruzione e la presunta durata dei medesimi;
- c) il prezzo della costruzione;
- d) il committente e l'eventuale clausola di revisione prezzo o il valore dichiarato dal cantiere nei termini di cui al comma 7 dell'articolo 2.

**È approvato.**

#### Art. 4.

1. Le costruzioni per le quali sia stata chiesta la concessione del contributo di cui all'articolo 2 devono essere iniziate entro diciotto mesi dalla stipula del contratto o dalla data della dichiarazione di costruzione ed essere ultimate entro trenta mesi dal loro inizio.

2. Ove il contratto preveda la costruzione di più navi dello stesso tipo, i termini di cui al comma 1 sono prorogati di dodici mesi limitatamente alla costruzione della seconda nave e di sei mesi per la costruzione della terza.

3. Le trasformazioni e modificazioni navali devono essere ultimate entro ventiquattro mesi dal loro inizio.

4. I termini di cui ai commi precedenti possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile, ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che ragioni di ordine tecnico relative alle caratteristiche dell'unità ovvero esigenze organizzative e programmatiche del cantiere o dell'impresa, ovvero ancora circostanze non imputabili all'impresa beneficiaria del contributo rendono necessaria tale proroga.

5. Salvo quanto disposto dal comma 4, il mancato inizio dei lavori nei termini di cui al comma 1 determina l'inaccogliabilità della domanda di contributo; l'inosservanza del termine di ultimazione dei lavori determina la decadenza dal contributo.

6. Le navi di nuova costruzione per conto di armatori nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

7. Tutte le navi nazionali devono avere inoltre livello di costruzione e di equipaggiamento conforme alle regole delle convenzioni internazionali e leggi dello Stato sulla sicurezza della vita umana in mare e sulla protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti da navi. Tale conformità è verificata dal Registro italiano navale cui compete l'esecuzione degli accertamenti ai fini dell'emissione dei certificati di legge. Sugli oneri per le verifiche suddette, il Ministro della marina mercantile può concedere, dietro presentazione delle fatture emesse a tale titolo dal Registro italiano navale, ai cantieri nazionali per le nuove costruzioni ed agli armatori per le navi nazionali in esercizio un

contributo nella misura non superiore al 70 per cento, stabilita annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile.

8. Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

9. Le prove suddette possono essere omesse per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

A questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, al comma 2, prima della parola: «sei», l'altra: «ulteriori».

Anche il relatore, recependo il parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione, ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il comma 9, un altro comma del seguente tenore: «10. Per le finalità di cui al comma 7 è autorizzata la spesa di lire 8.000 milioni per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991.

*PATRIARCA, relatore alla Commissione.* Esprimo parere favorevole sull'emendamento proposto dal Governo.

*PRESIDENTE.* Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal Governo.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo di un comma proposto dal relatore.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo emendato.

**È approvato.**

#### Art. 5.

1. In corrispondenza del 25, del 50 e del 75 per cento dell'avanzamento globale della costruzione possono essere corrisposti tre anticipi ciascuno uguale al 25 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui all'articolo 2.

2. Dopo l'inizio dei lavori di costruzione per le unità commesse o successivamente al contratto di prima vendita per le costruzioni iniziate in proprio, indipendentemente dall'avanzamento globale della costruzione, qualora venga prestata idonea fidejussione bancaria o assicurativa, può essere corrisposto un anticipo fino al 75 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui all'articolo 2.

3. A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile accerta il prezzo contrattuale comprensivo dell'eventuale revisione di questo o, in assenza di contratto, del prezzo dichiarato dal cantiere, eventualmente aggiornato al momento dell'ultimazione della costruzione.

4. La liquidazione definitiva del contributo è disposta, in base ai risultati degli accertamenti di cui al comma 3, con decreto del Ministro della marina mercantile, con il quale è modificato l'importo indicato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 2.

5. Qualora il contributo indicato nel provvedimento di concessione risulti, rispetto a quello da liquidare, superiore del 15 per cento, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza fra il doppio dell'ammontare dello stesso, calcolato a lavori ultimati, e l'85 per cento di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai lavori di trasformazione e modificazione navale.

**È approvato.**

#### Art. 6.

1. Alle imprese di costruzione e di riparazione navale le quali, in conformità alle indicazioni contenute nel capo III della Direttiva CEE, effettuano nel periodo 1° gennaio 1987 - 31 dicembre 1990 investimenti atti a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva, a razionalizzare l'assetto impiantistico o a migliorare le condizioni di lavoro sotto l'aspetto sanitario, di sicurezza ed ambientale, senza aumento di produzione, tenendo anche conto delle riduzioni di capacità già effettuate nel periodo 1984-1986 ed in conformità ai piani approvati dal Ministero della marina mercantile, può essere concesso un contributo pari al 40 per cento dell'investimento.

2. Sono altresì ammesse al contributo, nella misura dell'80 per cento dei relativi importi, le spese di ammodernamento e di manutenzione straordinaria dei bacini di carenaggio, delle banchine di accosto e delle infrastrutture aziendali e comuni di cui sono proprietarie o concessionarie le imprese o enti di cui al comma 1 o le società e/o enti dagli stessi controllati o agli stessi collegati ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, in conformità a piani di investimento specifici.

3. Sulla base degli specifici piani di investimento di cui al comma 2, sono ammessi ad accedere a detto contributo, sia direttamente sia attraverso società appositamente costituite ai sensi del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, anche gli enti portuali nel cui ambito demaniale operino complessi cantieristici e di riparazione navale la cui attività sia disciplinata in base a regolamenti emanati dagli enti medesimi.

4. I piani di cui ai precedenti commi sono approvati con decreto del Ministro della marina mercantile.

5. Sono ammessi al contributo anche gli investimenti effettuati con il ricorso al sistema della locazione finanziaria.

6. Le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1992.



7. Il termine di ultimazione delle iniziative ammesse a contributo può essere prorogato fino ad un anno ove ne sia fatta richiesta, semprechè la mancata ultimazione sia dovuta a cause non imputabili al beneficiario ovvero a sopravvenute ragioni di carattere tecnico.

8. Al raggiungimento del 50 per cento della spesa per l'investimento ammesso ai sensi del presente articolo possono essere concessi anticipi sul contributo, previa presentazione di garanzia fidejussoria d'importo pari agli anticipi stessi.

A questo articolo il relatore, recependo il parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione, ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il comma 8, il seguente comma 9:

«9. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 7.000 milioni per l'anno 1989 e lire 20.000 milioni per ciascuno degli anni 1990 e 1991».

BISSO. Vorrei, signor Presidente, un chiarimento. Poichè nell'articolo si parla di anticipazioni generalizzate di contributi addirittura del 40 per cento, vorrei sapere quali riflessi determinerebbero ai fini delle disponibilità di mezzi finanziari per far fronte a questa spesa.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Dipende dalle postazioni che si hanno nella legge finanziaria. Più si hanno mezzi a disposizione e più si possono facilitare le imprese nel concedere anticipazioni. Se non si hanno mezzi, le anticipazioni non possono essere date. Per quanto mi riguarda, concederei tutte le anticipazioni possibili, poichè questo faciliterebbe la definizione di contratti ottimali nel settore.

BISSO. Vorrei fare un esempio: dovendo ricevere 50 miliardi, se io ricevessi questo stanziamento in quattro anni invece che in dodici anni mi si farebbe un grande favore. Il problema però è anche un altro: se la massa disponibile si eroga in tempi più stretti e non si è in grado di rimpinguarla, si creano molte questioni per quanto riguarda finanziamenti per altre finalità.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Le disposizioni sono che tutte le volte relative ad ottenere questo contributo debbano essere presentate e firmate dal Ministro in contemporanea, in modo da usare per tutti lo stesso metodo e da evitare discrezionalità.

VISCONTI. Fino ad esaurimento dei fondi?

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Sì.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore.

**È approvato.**

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

**È approvato.**

Art. 7.

1. Alle imprese di demolizione navale può essere concesso un contributo per gli anni 1987 e 1988 pari a lire 35.000 per tonnellata di stazza lorda compensata convenzionale demolita, diminuito a lire 30.000 per l'anno 1989; a lire 25.000 per l'anno 1990; a lire 20.000 per l'anno 1991. I contributi concessi sono riferiti a lavori iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1991.

2. Ai fini della determinazione del contributo di cui al comma 1, il tonnellaggio di stazza lorda compensata convenzionale è calcolato moltiplicando il tonnellaggio di stazza lorda per i coefficienti che saranno stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile con riferimento alle navi stazzate secondo la normativa nazionale o a quelle stazzate in conformità della Convenzione di Londra del 23 giugno 1969, ratificata e resa esecutiva con legge 22 ottobre 1973, n. 958.

3. Quando, nell'ambito della stessa categoria tipologica, il calcolo effettuato secondo le modalità di cui al comma 2 dà luogo ad un valore più basso di quello massimo della classe di tonnellaggio immediatamente inferiore, il tonnellaggio di stazza lorda compensata convenzionale è considerato pari al valore più elevato. La cifra ottenuta è arrotondata all'unità per difetto o per eccesso.

4. Sono ammissibili al contributo i lavori concernenti:

- a) navi mercantili non inferiori alle 1.000 TSLC;
- b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 HP se inferiori alle 1.000 TSLC.

A questo articolo il relatore, recependo il parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione, ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il comma 4, il seguente comma 5:

«5. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 9.000 milioni per l'anno 1989, e di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni 1990 e 1991».

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Ricordo che la risposta al senatore Bisso circa il problema della Navy Club Italia è già stata data.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Per la demolizione abbiamo provveduto ad aumentare il contributo.

Prima di approvare l'articolo 7, vorrei far presente che mentre abbiamo aumentato il contributo per tonnellate demolite, abbiamo invece mantenuto inalterato uno dei criteri fondamentali della direttiva della CEE, quello che i contributi devono avere valore regressivo, per cui partiamo dalle 35.000 lire per tonnellata di stazza lorda demolita,

fino ad arrivare alle 20.000 lire per l'anno 1991. Tutto ciò è in coerenza con la direttiva comunitaria.

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

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 7 nel testo emendato.

**È approvato.**

#### Art. 8.

1. Le imprese iscritte negli albi speciali delle imprese di costruzione, di riparazione, di demolizione navale di cui all'articolo 19 hanno diritto ai contributi di cui alla presente legge a decorrere dalla data, successiva al 1° gennaio 1987, in cui hanno acquisito i requisiti per l'iscrizione.

2. Fino all'iscrizione negli albi speciali di cui al comma 1, sono comunque ammesse ai contributi previsti dalla presente legge le imprese di costruzione ammissibili in base alle disposizioni del decreto del Ministro della marina mercantile del 18 novembre 1985, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 1986, nonché le imprese di demolizione navale che abbiano svolto con continuità attività produttiva dal 31 dicembre 1975 al 1° gennaio 1987, e le imprese di riparazione in effettivo esercizio al 31 dicembre 1975 ed in attività alla data di entrata in vigore della presente legge, le quali alla stessa data del 31 dicembre 1975 erano in possesso dei requisiti minimi di cui alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 20.

3. Ai fini anzidetti non hanno rilevanza la modifica della ragione sociale o il subingresso di società diverse, purchè aventi come oggetto sociale quello della costruzione, della riparazione o della demolizione di navi e/o galleggianti in genere.

4. Sono escluse dai benefici di cui all'articolo 2, le imprese alle quali sia stato concesso il contributo di cui al titolo III della legge 4 gennaio 1968, n. 19, per la conversione dell'attività di costruzione navale, salvo che si tratti del tipo di produzione di cui al comma 5 dell'articolo 1.

5. I contributi di cui all'articolo 2 non possono essere accordati, con riferimento a contratti per nuove costruzioni stipulati negli anni 1987-1988, alle imprese di costruzione navale classificate come cantieri medi e minori ai sensi del decreto ministeriale di cui al comma 2 del presente articolo che non abbiano completato la ristrutturazione e l'adeguamento della capacità produttiva secondo le disposizioni della Direttiva CEE n. 81/363 sugli aiuti alla costruzione navale.

6. Qualora le iniziative portate a termine da parte delle imprese di cui al comma 5 sulla base di contratti stipulati durante gli anni 1987-1988 non risultino superiori, complessivamente, alle 30.000 TSLC annue, esse saranno sottoposte all'esame della Commissione delle Comunità economiche europee e potranno essere ammesse al contribu-

to di cui all'articolo 2 subordinatamente all'assenso dei predetti organi comunitari.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda il comma 6, vorrei far presente che la Commissione CEE ha recentemente ammesso 60.000 tonnellate di stazza lorda compensata costruita dai cantieri medio-minori alle contribuzioni di cui alla V Direttiva (in mancanza di un formale provvedimento nazionale di recepimento dalla VI Direttiva). Pertanto, non sarà possibile riconoscere retroattività alle misure di sostegno agli stessi cantieri medio-minori ancora non strutturati.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 8.

**È approvato.**

#### Art. 9.

1. Per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione delle unità di cui all'articolo 1 effettuati nei cantieri nazionali o dei paesi membri delle Comunità europee, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione un contributo inteso a ridurre i relativi oneri finanziari.

2. Il contributo di cui al comma 1 è inteso ad allineare le condizioni praticate dagli enti creditizi nazionali a quelle conformi alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE del 3 agosto 1981 (accordo sui crediti all'esportazione di navi) e successive modifiche, di seguito denominata «accordo OCSE».

3. Il contributo è ragguagliato al prezzo contrattuale dell'opera, comprensivo dell'eventuale revisione e delle aggiunte e/o varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione dei lavori o, in assenza di contratto, al prezzo dichiarato dal cantiere ed è concesso ad iniziative per le quali i relativi contratti siano stati stipulati successivamente al 1° gennaio 1987 ovvero per le quali, in assenza di contratto, i relativi lavori abbiano avuto inizio da tale data.

4. L'importo del contributo non può essere superiore alla differenza tra due piani d'ammortamento a rate costanti, riferiti all'80 per cento del prezzo e della durata prevista dall'accordo OCSE, l'uno al tasso di cui al citato accordo OCSE e l'altro al tasso di riferimento da applicare ai finanziamenti per il credito navale fissato semestralmente con proprio decreto dal Ministro del tesoro e vigente alla data del contratto o, in assenza di contratto, alla data di inizio dei lavori.

**È approvato.**

VISCONTI. Signor Presidente, le ricordo che la nostra presenza è richiesta in Aula.

PRESIDENTE. D'accordo, senatore Visconti. Sospendiamo allora la seduta.

*I lavori vengono sospesi alle ore 16,30 e sono ripresi alle ore 17.*

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori passando all'esame dell'articolo 10. Ne do lettura:

#### Art. 10.

1. Il contributo di cui all'articolo 9 è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile ed è corrisposto in rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi decorrenti dal 1° marzo o dal 1° settembre successivi all'inizio dei lavori, da accertarsi sulla base di adeguata documentazione, sempre che sia stata prestata idonea fidejussione bancaria o assicurativa.

2. Il contributo può essere corrisposto in unica soluzione in valore attuale all'atto della ultimazione dei lavori o, dietro presentazione di fidejussione bancaria o assicurativa, al raggiungimento del 10 per cento dei lavori.

3. I lavori di cui all'articolo 9, comma 1, per i quali sia stata chiesta la concessione del contributo, devono essere ultimati, pena la decadenza del contributo stesso, entro ventiquattro mesi dal loro inizio. Detto termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per ragioni esclusivamente di ordine tecnico ed ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza.

4. Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'ultimazione dei lavori, determina in via definitiva il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 9.

5. Se l'accertamento definitivo dell'ammontare del contributo dà luogo a differenze positive rispetto a quello calcolato in via presuntiva, il Ministro della marina mercantile provvede a corrispondere le maggiorazioni a rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi od in unica soluzione a seconda del tipo di erogazione prescelta.

6. Nel caso in cui si debba procedere ad una riduzione di impegno, il Ministro della marina mercantile provvede, contestualmente all'emanazione del provvedimento definitivo, al recupero in un'unica soluzione delle somme già corrisposte maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento aumentato di due punti.

A questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire il comma 3 con il seguente:

«3. I lavori di cui all'articolo 9, comma 1, relativi a nuove costruzioni, per i quali sia stata chiesta la concessione del contributo, devono essere ultimati, pena la decadenza del contributo stesso, entro trenta mesi dal loro inizio. Per quelli relativi alla trasformazione, modificazione e grande riparazione, il termine di ultimazione è di ventiquattro mesi. Detti termini possono essere prorogati dal Ministro

della marina mercantile per ragioni esclusivamente di ordine tecnico ed ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Mi dichiaro favorevole a tale emendamento.

BISSO. Io dichiaro invece la mia contrarietà.

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

**È approvato.**

Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'articolo 10 nel testo emendato.

**È approvato.**

#### Art. 11.

1. Nel caso in cui l'impresa beneficiaria del contributo di cui all'articolo 9 assuma impegno a mantenere o a far mantenere la nave di proprietà italiana per quattro anni dalla fine dei lavori relativi all'unità per la quale viene concesso il contributo, il contributo stesso è calcolato secondo quanto indicato al comma 4 dell'articolo 9, aggiungendo due punti al tasso di riferimento risultante dal decreto del Ministro del tesoro.

2. Qualora la nave per la quale è stato assunto l'impegno di cui al comma 1 venga venduta all'estero prima del termine di cui allo stesso comma 1, l'impresa beneficiaria del contributo è tenuta a restituire al Ministero della marina mercantile, preventivamente al rilascio dell'autorizzazione alla dismissione della bandiera, la maggiorazione di cui al comma 1, aumentata del 50 per cento.

3. La perdita dell'unità non dà luogo alla restituzione del contributo già erogato.

BISSO. Dichiaro la mia contrarietà a questo e agli articoli che seguono.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 11.

**È approvato.**

#### Art. 12.

1. Il prezzo di cui al comma 3 dell'articolo 9 deve essere ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, tenuto conto anche

delle eventuali forniture ed attrezzature fuori contratto, connesse o pertinenti alla commessa.

2. Il prezzo accertato dal Ministero della marina mercantile è maggiorato forfettariamente del 15 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari.

3. Per le finalità di cui al comma 2 dell'articolo 10 è autorizzata per l'anno 1988 la spesa di lire 3.000 milioni.

4. Per le finalità di cui agli articoli 9 e 11 e del presente articolo, è autorizzato per la durata di cui all'articolo 10, commi 1 e 5, un limite d'impegno di lire 9.000 milioni per ciascuno degli anni 1988, 1989, 1990 e 1991.

Il relatore, recependo il parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione, ha proposto di riformulare il primo comma come segue:

«1. Il Ministero della marina mercantile valuta la congruità del prezzo di cui al comma 3 dell'articolo 9, tenuto conto anche delle eventuali forniture ed attrezzature fuori contratto, connesse o pertinenti alla commessa».

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti l'emendamento del relatore.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 12 nel testo emendato.

**È approvato.**

## TITOLO II

### INTERVENTI PER LA RICONVERSIONE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA

#### Art. 13.

1. Alle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale che nell'arco di tempo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990, utilizzando almeno parzialmente maestranze e fattori produttivi, attuino progetti di riconversione industriale con riferimento ad attività riguardanti la pesca, la nautica da diporto, il turismo, approdi per il traffico di cabotaggio o approdi specializzati, volti a migliorare l'efficienza operativa dei traffici e/o del sistema industriale nazionale, semprechè dalla riconversione derivi una riduzione effettiva ed irreversibile di capacità produttiva del settore della costruzione, riparazione navale e demolizione, possono essere concessi dal Ministro della marina mercantile contributi fino al 50 per cento dei costi sostenuti per:

a) servizi di consulenza per i lavoratori, inclusi i versamenti effettuati per la creazione di cooperative di lavoro e di piccole imprese;

- b) riqualificazione professionale dei lavoratori;
- c) investimenti relativi alla creazione, allo sviluppo e all'adeguamento delle nuove attività economiche nei settori della pesca, nautica da diporto, turismo, cabotaggio e approdi specializzati;
- d) creazione o sviluppo di servizi comuni a più imprese;
- e) promozione dell'innovazione nell'industria e nei servizi.

2. La percentuale di cui al comma 1 è elevata al 70 per cento per le imprese ubicate nel Mezzogiorno.

3. Il contributo è concesso sulla base di piani definiti a livello aziendale o interaziendale che devono essere comunicati al Ministero della marina mercantile per la loro approvazione, previo parere del Comitato di cui all'articolo 23.

A tale articolo sono stati presentati alcuni emendamenti.

Il primo è del senatore Bisso e tende a sostituire al comma 1, le parole: «il turismo, approdi per il traffico di cabotaggio o approdi specializzati» con le altre: «la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, esplorazioni marine per lo sfruttamento di risorse minerarie e alimentari, analisi di fattori climatici e geologici, costruzioni di nuove strumentazioni dirette alla prevenzione e alla tutela ambientale del mare».

Il secondo è sempre del senatore Bisso e tende a sostituire al comma 1 la lettera c) con la seguente: «c) investimenti relativi alla creazione, allo sviluppo e all'adeguamento delle nuove attività economiche nei settori di cui al primo periodo del presente comma;».

Quest'ultimo emendamento è conseguente a quello che lo precede.

Il terzo è del Governo e tende ad aggiungere, dopo il comma 3, il seguente: «Le modalità di erogazione del contributo di cui al presente articolo sono fissate con decreto del Ministro della marina mercantile da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

**PATRIARCA**, *relatore alla Commissione*. Per quanto riguarda l'emendamento del Governo propongo di ridurre a trenta i novanta giorni da esso previsti.

**PRESIDENTE**. Stiamo attenti ad indicare dei termini che poi non vengono rispettati.

**PATRIARCA**, *relatore alla Commissione*. Novanta giorni costituiscono però un termine troppo lungo.

**PRANDINI**, *ministro della marina mercantile*. Potremmo dire semplicemente così: «Le modalità di erogazione del contributo di cui al presente articolo sono fissate con decreto del Ministero della marina mercantile».

**PRESIDENTE**. Il relatore voleva trenta giorni mentre addirittura il Ministro cancella i novanta.



PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Vuol dire che pensa di far prima.

PRESIDENTE. Non c'è sempre però un Ministro decisionista come l'onorevole Prandini. A me sembra, dunque, che per quanto riguarda il comma aggiuntivo proposto dal Governo sarebbe opportuno fissare un termine.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Si potrebbe dire: «Entro novanta giorni dall'approvazione della legge finanziaria». In tal modo si avrebbero i mezzi da erogare.

VISCONTI. Ci si potrebbe riferire al mese di marzo dell'anno successivo.

MARIOTTI. Non capisco il riferimento alla legge finanziaria.

VISCONTI. Alcune volte, tra l'altro, si chiede anche l'esercizio provvisorio.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Propongo di stabilire il termine di sessanta giorni.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Condivido questa proposta.

BISSO. Il motivo che sta alla base dei miei emendamenti è molto semplice. Noi prendiamo in considerazione quella parte della direttiva che affronta il processo di riconversione dalle attuali attività di costruzione. Occorre però indicare in quale direzione detta riconversione deve puntare ed è l'obiettivo del mio primo emendamento, ove indico una serie di punti.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. A mio avviso il suo non è un emendamento sostitutivo, ma aggiuntivo.

BISSO. A me non sembra così. Chiedo poi che mi siano date delle precisazioni circa gli approdi per il cabotaggio. Vorrei cioè sapere chi è che li realizza.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Torno ad insistere con il collega Bisso affinché trasformi il suo emendamento in un emendamento aggiuntivo. Innanzitutto qui si tratta della riconversione di alcuni impianti ed è chiaro che se ciò avviene anche per l'approdo, per il cabotaggio è un fatto positivo.

BISSO. Non è possibile però creare cinquanta approdi per il cabotaggio.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Cinquanta no, ma sei o sette sì.

BISSO. Comunque stiano le cose, a me interessa che il testo che stiamo licenziando porti un'indicazione delle attività verso cui può orientarsi l'azienda che decide per la riqualificazione della sua produzione. Quindi, se può servire allo scopo che mi propongo, accetto di trasformare in aggiuntivo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento del senatore Bisso nella nuova formulazione, tendente ad aggiungere, al comma 1, dopo la parola: «specializzati», le altre: «la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, esplorazioni marine per lo sfruttamento di risorse minerarie e alimentari, analisi di fattori climatici e geologici, costruzioni di nuove strumentazioni dirette alla prevenzione e alla tutela ambientale del mare».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo della lettera c) del primo comma, presentato dal senatore Bisso.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento del Governo, con la modifica proposta dal relatore, tendente ad aggiungere, dopo il comma 3, il seguente comma: «Le modalità di erogazione del contributo di cui al presente articolo sono fissate con decreto del Ministro della marina mercantile da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 13 nel testo emendato.

**È approvato.**

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

#### Art. 14.

1. Alle imprese di costruzione, trasformazione, riparazione e demolizione navale in effettivo esercizio dal 31 dicembre 1970 che attuino nell'arco di tempo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990 progetti irreversibili di riconversione industriale verso settori diversi da quello della cantieristica navale o che effettuino chiusure totali o parziali, riducendo la capacità produttiva del settore delle costruzioni, trasformazioni, riparazioni e demolizioni navali, può essere concesso dal Ministro della marina mercantile un contributo corrispondente a:

a) per riconversioni, chiusure parziali ed effettive riduzioni di capacità produttiva: ammontare del trattamento di fine rapporto corrisposto ai lavoratori usciti dal settore, spese di consulenza, spese di conversione ed indennità ai lavoratori per la loro riqualificazione;

b) per chiusure totali: ammontare del trattamento di fine rapporto corrisposto ai lavoratori usciti dal settore, spese di consulenza e valore contabile residuo delle installazioni.

2. Ai fini delle disposizioni di cui al comma 1, si tiene conto delle riduzioni di capacità già effettuate nel periodo 1984-1986.

3. Per la quota parte di trattamento di fine rapporto relativa ai lavoratori appartenenti alle Compagnie ramo industriale e carenanti del porto di Genova il predetto contributo spetta al soggetto delegato ad erogare il trattamento di fine rapporto per conto delle aziende.

4. I piani relativi dovranno essere comunicati al Ministero della marina mercantile per la loro approvazione, previo parere del Comitato di cui all'articolo 23.

**È approvato.**

### TITOLO III

#### PROVVEDIMENTI IN MATERIA DI RICERCA APPLICATA NEL SETTORE DELLA COSTRUZIONE E DELLA PROPULSIONE NAVALE

##### Art. 15.

1. L'articolo 4 della legge 1° aprile 1985, n. 122, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - 1. Il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma contributi per la realizzazione di programmi triennali di ricerca, sviluppo e sperimentazione nel campo dell'architettura navale.

2. I programmi sono presentati entro il 31 marzo di ciascun anno al Ministro della marina mercantile, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.

3. I programmi e le eventuali variazioni proposte sono approvati dal Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, previo parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

4. Per l'esecuzione dei suddetti programmi l'Istituto può stipulare contratti con università, enti e società ed assumere, con contratti a termine, personale tecnico specializzato, anche di cittadinanza straniera.

5. Ciascun programma, suddiviso in fasi di avanzamento annuale, deve contenere la descrizione sommaria dei temi di ricerca, gli obiettivi che s'intendono raggiungere, i costi previsti per l'esecuzione delle singole ricerche e ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico e scientifico.

6. Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'approvazione del programma, è autorizzato a corrispondere con proprio decreto, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, anticipazioni - nei limiti dello stanziamento annuale - fino ad un massimo del 90 per cento della spesa prevista nell'anno di riferimento.

7. La liquidazione definitiva è disposta dal Ministro della marina mercantile, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, al completamento dell'attività prevista per ciascuna fase del programma e previa presentazione da parte dell'Istituto di una relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti rapportati ai costi sostenuti.

8. I costi sono desunti in via esclusiva dai bilanci consuntivi approvati nei modi di legge».

2. Il programma di ricerca triennale 1988-1990 dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma, è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Relativamente ai contributi dei programmi di ricerca in corso alla data del 1° gennaio 1988 la liquidazione del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile ad ultimazione del programma di ricerca sulla base dei documenti contabili riguardanti i costi del personale e dei materiali utilizzati per l'esecuzione dei lavori, aumentati di un'aliquota pari al 30 per cento per le spese generali.

**È approvato.**

#### Art. 16.

1. Nell'anno finanziario 1988 il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma un contributo di lire 20.200 milioni per il finanziamento del programma relativo al triennio 1988-1990 per l'espletamento dei propri compiti istituzionali anche in settori di interesse marittimo e portuale, nonché per un programma di manutenzione straordinaria degli impianti e delle infrastrutture esistenti.

2. Le spese di cui al comma 1 comprendono anche quelle per lo sviluppo dei rapporti di collaborazione scientifica e la diffusione delle conoscenze e dei risultati ottenuti.

**È approvato.**

#### Art. 17.

1. I programmi triennali concernenti le attività della società «Centro per gli studi di tecnica navale», sono presentati al Ministro della marina mercantile, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la

ricerca scientifica e tecnologica entro il 31 marzo del primo anno del triennio cui si riferiscono.

2. Il programma relativo al triennio 1988-1990 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Ciascun programma, suddiviso in fasi di avanzamento annuale, deve contenere la descrizione sommaria dei temi di ricerca, gli obiettivi che s'intendono raggiungere, i costi previsti per l'esecuzione delle singole ricerche e ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico e scientifico.

4. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sottopone il programma all'approvazione del Comitato interministeriale per la politica industriale (CIPI).

5. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui al comma 4, può autorizzare eventuali variazioni al programma qualora ritenute necessarie in relazione alle indicazioni emerse dallo svolgimento dell'attività di ricerca.

6. Le variazioni al programma, corredate da apposita relazione, devono essere comunicate al Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale, per l'approvazione.

7. Il Ministro della marina mercantile, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria od assicurativa, è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, anticipazioni pari al 90 per cento del contributo disposto ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 1° aprile 1985, n. 122.

8. La liquidazione del contributo relativo, attinente a ciascuna fase del programma è disposta dal Ministro della marina mercantile, a seguito di presentazione di una relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui al comma 4, sulla base dei costi sostenuti per la realizzazione di ciascuna fase del programma desunti in via esclusiva dai bilanci consuntivi della società, approvati nei modi di legge.

9. Per l'attuazione del programma di cui al comma 2 il Ministro della marina mercantile può concedere nel 1988 un contributo non superiore a 21.200 milioni di lire.

10. L'articolo 2 della legge 1° aprile 1985, n. 122 è abrogato.

A questo articolo il relatore, recependo il parere della 5<sup>a</sup> Commissione, ha presentato un emendamento tendente a sostituire il comma 9 con il seguente:

«9. Per l'attuazione del programma di cui al comma 2 il Ministro della marina mercantile può concedere un contributo non superiore a 21.200 milioni di lire nell'anno 1988, ed a 20.000 milioni di lire per ciascuno degli anni 1989 e 1991».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 17 nel testo emendato.

**È approvato.**

Art. 18.

1. Ai fini del sostegno alla ricerca applicata ed allo sviluppo, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, può concedere ai cantieri navali nazionali contributi fino al 50 per cento per la realizzazione di prototipi di navi e singoli componenti per scafo, macchina, impianto elettrico, allestimento e arredamento di navi di nuova costruzione.

2. La validità tecnico-scientifica dei relativi progetti nonché la percentuale del contributo erogabile sono decise sulla base del parere espresso dal comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

3. Per la finalità di cui al presente articolo è autorizzata per l'anno 1988 la spesa complessiva di lire 12.000 milioni.

**È approvato.**

TITOLO IV

ALBI SPECIALI DELLE IMPRESE NAVALMECCANICHE

Art. 19.

1. Sono istituiti presso il Ministero della marina mercantile:

- a) l'Albo speciale delle imprese di costruzione navale;
- b) l'Albo speciale delle imprese di riparazione navale;
- c) l'Albo speciale delle imprese di demolizione navale.

2. L'iscrizione agli albi speciali di cui al comma 1, riferita al momento della presentazione dell'istanza, è obbligatoria al fine dell'ammissibilità delle provvidenze a sostegno dell'attività navalmeccanica, salvo quanto previsto dall'articolo 8.

3. L'iscrizione può essere altresì consentita per l'esecuzione dei lavori per conto delle Amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici su richiesta al Ministero della marina mercantile da parte delle predette Amministrazioni ed enti.

**È approvato.**

Art. 20.

1. Ai fini dell'iscrizione negli albi speciali di cui all'articolo 19 le imprese interessate devono essere in possesso dei sottoelencati requisiti minimi:

- a) idoneità tecnica risultante dalla disponibilità di un responsabile tecnico di cantiere e di un responsabile della sicurezza dell'ambiente e degli impianti del cantiere;
- b) almeno cinquanta dipendenti iscritti nel libro matricola, per i cantieri di costruzione;
- c) strutture impiantistiche idonee alla costruzione di un volume annuo di almeno 2.000 tonnellate di stazza lorda compensata per i cantieri di costruzione e di almeno 5.000 tonnellate di stazza lorda compensata per i cantieri di demolizione; per i cantieri di riparazione navale stabilimenti con superficie di sedime permanentemente coperta di almeno 500 metri-quadri e mezzi di sollevamento idonei a sollevare 8 tonnellate;
- d) capacità produttiva per le imprese di costruzione determinata in rapporto al numero degli addetti ed all'indice medio di produttività;
- e) struttura economico-finanziaria desunta dai bilanci certificati da società di revisione autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136, o dalle risultanze contabili per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio.

2. Al fine di consentire il controllo della evoluzione della capacità produttiva del settore, nell'ambito degli albi speciali delle imprese di costruzione e riparazione navale sono individuate le categorie dei cantieri sulla base di criteri quantitativi e dimensionali riferiti ai requisiti di cui al comma 1.

3. Per la determinazione della capacità produttiva, intesa come potenzialità globale annua di un cantiere costruttore, il calcolo è effettuato moltiplicando l'indice medio di produttività (tonnellata stazza lorda compensata per addetto) per il numero dei dipendenti iscritti del cantiere; tale indice è fissato periodicamente e differenziato secondo un numero di fasce di forza numerica iscritta.

4. Con decreto del Ministro della marina mercantile entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme di organizzazione e funzionamento degli albi nonché i criteri quantitativi e dimensionali di cui al presente articolo.

5. Con il decreto di cui al precedente comma 4, il Ministro della marina mercantile stabilisce altresì, per ciascuna impresa di costruzione, con riferimento alla produzione del periodo 1981-1988, il volume massimo, in tonnellate di stazza lorda compensata, della produzione annua assistibile nonché la dimensione massima, in termini di tonnellate di stazza lorda, dell'unità assistibile, ferma restando la misura di cui alla legge n. 64 del 1986 per i cantieri del Mezzogiorno in proporzione alle loro capacità produttive.

6. Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro è determinato l'ammontare del diritto fisso al cui pagamento è subordinata l'iscrizione agli albi speciali, nonché l'ammontare del diritto annuale.

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti.

Il primo è del Governo e tende a sopprimere la lettera d) del primo comma.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Il secondo è del relatore, il quale, recependo il parere della 5<sup>a</sup> Commissione, propone di sopprimere il comma 3.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo del comma 3 proposto dal relatore.

**È approvato.**

MARIOTTI. Presento, signor Presidente, un emendamento tendente ad aggiungere, nel comma 4, dopo le parole: «della presente legge», le altre: «, sentito il Comitato di cui all'articolo 23,».

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Mariotti.

**È approvato.**

Il Governo ha presentato un altro emendamento tendente a sostituire nel comma 5, le parole: «con riferimento alla produzione del periodo 1981-1988» con le altre: «tenendo conto anche della produzione 1981-1988».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Mi sembrerebbe opportuno, onorevoli colleghi, lasciandone inalterati i contenuti, riunire i commi 4 e 5 in un unico comma con il seguente testo:

«Con decreto del Ministro della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Comitato di cui all'articolo 23, sono stabilite le norme di organizzazione e funzionamento degli albi, i criteri quantitativi e dimensionali di cui al presente articolo, nonché, per ciascuna impresa di costruzione, tenendo conto anche della produzione del periodo 1981-1988, il volume massimo, in tonnellate di stazza lorda compensata, della produzione annua assistibile e la dimensione massima, in termini di tonnellate di stazza lorda, dell'unità assistibile, ferma restando la riserva di cui alla legge 1° marzo 1986, n. 64, per i cantieri del Mezzogiorno in proporzione alle loro capacità produttive».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 20 nel testo emendato.

**È approvato.**

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

#### Art. 21.

1. Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato per gli albi speciali dei costruttori, dei riparatori e dei demolitori navali,



che dà parere sulle domande di ammissione agli albi speciali e sui provvedimenti di sospensione e di cancellazione dagli albi stessi.

2. Il Comitato per gli albi speciali dei costruttori, riparatori e demolitori navali è costituito:

a) da tre dirigenti del Ministero della marina mercantile, di cui uno dell'Ispettorato tecnico del Ministero stesso, designati dal Ministro della marina mercantile;

b) da quattro componenti designati dalle associazioni di categoria più rappresentative;

c) da tre componenti designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale;

d) da tre esperti in materia di costruzioni navali e in materia giuridico-amministrativa scelti dal Ministro della marina mercantile.

3. Le designazioni dei componenti il Comitato, di cui alle lettere b) e c) del comma 2 sono comunicate al Ministero della marina mercantile per il tramite del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

4. Il Comitato è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile e dura in carica quattro anni.

5. Le funzioni di segreteria e degli altri servizi inerenti agli albi sono assolte da due funzionari del Ministero della marina mercantile.

6. All'onere di funzionamento del Comitato valutato in lire 50 milioni in ragione d'anno a decorrere dal 1989 si provvede mediante l'utilizzo del gettito dei diritti di cui all'articolo 20.

**È approvato.**

#### Art. 22.

1. Le imprese iscritte negli albi speciali di cui all'articolo 19 debbono comunicare al Ministero della marina mercantile tutte le variazioni nei loro requisiti, organizzazione e struttura, entro trenta giorni dal loro verificarsi.

2. L'efficacia dell'iscrizione negli albi speciali può essere sospesa quando a carico dell'impresa si verifichi uno dei seguenti casi:

a) siano in corso procedure di fallimento o altro procedimento concorsuale;

b) siano in corso procedimenti penali a carico del titolare o rappresentante legale dell'impresa e/o del responsabile tecnico di cantiere per fatti che per la loro natura o per la loro gravità facciano venir meno i requisiti richiesti per l'iscrizione agli albi;

c) siano in corso accertamenti per gravi responsabilità concernenti l'esecuzione dei lavori;

d) infrazione, debitamente accertata e di particolare rilevanza, alle disposizioni in materia di previdenza sociale e di disciplina della tutela del lavoratore;

e) inosservanza di obblighi posti dalle norme di attuazione di cui al comma 4 dell'articolo 20, nonchè degli obblighi posti dalle stesse norme in materia di limiti alla capacità produttiva ed al ricorso all'appalto di manodopera.

3. Sono cancellate dall'albo le imprese a carico delle quali si verifichi uno dei seguenti casi:

- a) grave negligenza o malafede nell'esecuzione dei lavori;
- b) condanna inflitta al titolare o rappresentante legale dell'impresa e/o al responsabile tecnico di cantiere per reati di natura o di gravità tale da far venir meno i requisiti richiesti per l'iscrizione agli albi;
- c) sentenza di fallimento, liquidazione o cessazione di attività;
- d) cessione degli impianti e/o dell'intera azienda anche se per tempo limitato;
- e) recidiva o maggiore gravità, nei casi di cui alle lettere b), d) ed e) del comma 2.

4. I provvedimenti di cui al presente articolo sono adottati dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 23 e sono preceduti dalla comunicazione al soggetto iscritto dei fatti addebitati, con fissazione di un termine, non inferiore a quindici giorni, per le sue deduzioni.

5. La sospensione dell'efficacia dell'iscrizione di un'impresa negli albi comporta la sospensione dell'erogazione dei contributi di cui l'impresa sia beneficiaria. La cancellazione di un'impresa dagli albi comporta la decadenza dai contributi di cui l'impresa sia beneficiaria.

**È approvato.**

#### TITOLO V

#### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 23.

1. Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato consultivo per l'industria cantieristica.

2. Il Comitato è presieduto dal Ministro della marina mercantile ed è composto dai seguenti membri:

- a) due funzionari del Ministero della marina mercantile, con qualifica non inferiore a quella di primo dirigente, di cui uno dell'Ispettorato tecnico del Ministero stesso;
- b) un funzionario del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, con qualifica non inferiore a quella di primo dirigente;
- c) due esperti nominati dal Ministro della marina mercantile;
- d) nove esperti designati: uno dalla Confederazione italiana degli armatori, uno dalla Federazione dell'armamento di linea, uno dall'Associazione dei costruttori navali d'alto mare, uno dall'Associazione nazionale dei cantieri navali privati, uno dall'Associazione nazionale degli industriali riparatori navali, uno dall'Associazione dei demolitori navali, tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori dell'industria navalmeccanica più rappresentative su scala nazionale.

3. Le funzioni di segretario del Comitato sono affidate ad un funzionario della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile.

**4. Il Comitato:**

- a) esamina periodicamente lo stato di attuazione dei programmi di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica;
- b) esprime pareri relativi ai piani di investimento, anche ai fini del coordinamento territoriale e settoriale degli stessi;
- c) esprime pareri sulle materie disciplinate dalla presente legge;
- d) esamina e dà pareri su ogni altra questione che venga sottoposta al suo esame dal Ministro della marina mercantile, in materia di industria navalmeccanica.

5. Il Comitato redige una relazione annuale sullo stato di attuazione della presente legge entro il mese di aprile di ciascun anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Tali relazioni, a cura del Ministro della marina mercantile, sono inviate entro il mese successivo ai due rami del Parlamento ed al CIPI.

6. Ai membri ed al segretario del Comitato spetta un compenso annuo determinato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

**È approvato.**

**Art. 24.**

1. Il Ministero della marina mercantile esercita il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze della presente legge, limitatamente alla utilizzazione delle stesse provvidenze.

2. Le imprese interessate devono periodicamente fornire le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti adottati sulla base della presente legge, nonché ogni altra notizia richiesta dall'Amministrazione marittima per una più approfondita conoscenza dell'attività svolta. In caso di inosservanza del predetto obbligo è sospeso l'esame delle domande di concessione del contributo.

3. Per l'esercizio del controllo e della vigilanza, il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

4. Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti nonché quelle per consulenze, indagini, per la partecipazione ai lavori di organismi internazionali, a convegni di studio, a manifestazioni, ad incontri organizzati per promuovere i necessari rapporti di collaborazione con amministrazioni, enti o società nazionali o estere operanti nel settore, per impegni di carattere internazionale nell'interesse delle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale, sempre che rientrino nella materia disciplinata nella presente legge, gravano su appositi fondi da costituirsi mediante ritenute del 2 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi. Dette somme vengono iscritte in apposito capitolo del bilancio del Ministero della marina mercantile.

5. Per l'esercizio della vigilanza è assegnata al Registro italiano navale la metà della ritenuta suddetta e all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma un quarto della ritenuta medesima.

**È approvato.**

## Art. 25.

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

2. Il primo bilancio certificato sarà relativo all'esercizio successivo a quello di entrata in vigore della presente legge.

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

4. La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili entro il 31 luglio dell'anno successivo a quello cui si riferiscono, comporta la sospensione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° agosto successivo alla scadenza del predetto termine.

5. Per le società che non chiudono il bilancio alla fine dell'anno solare il termine per la presentazione dello stesso scade entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio.

6. Trascorsi due anni dalla data di sospensione di cui al comma 4, qualora non venga presentata la documentazione nello stesso indicata, è dichiarata con provvedimento del Ministro della marina mercantile la decadenza dal contributo.

7. Le imprese che nel corso dell'esercizio abbiano ricevuto contributi di cui alla presente legge non superiori a 500 milioni di lire sono esenti dall'obbligo della certificazione.

**È approvato.**

## Art. 26.

1. Per la concessione delle provvidenze di cui alla presente legge, nonchè ai fini dei provvedimenti di iscrizione agli albi speciali previsti all'articolo 19, si osservano le disposizioni in materia di lotta contro la delinquenza mafiosa di cui alla legge 31 maggio 1965, n. 575, come modificata ed integrata dalle leggi 13 settembre 1982, n. 646, dal decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito con modificazioni, dalla legge 12 ottobre 1982, n. 726 nonchè alla legge 23 dicembre 1982, n. 936.

**È approvato.**

## TITOLO VI

## DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

## Art. 27.

1. Alle imprese di cui all'articolo 9 che successivamente al 30 settembre 1988 ed entro il 31 dicembre 1990 acquistano navi di

bandiera estera di età non inferiore a tre anni e non superiore a dieci può essere concesso un contributo semestrale pari al 2 per cento del prezzo di acquisto ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile. Il contributo è esteso anche alle attrezzature pertinenti. Nel caso di navi altamente specializzate detto contributo è elevato dell'1,25 per cento semestrale.

2. La durata del contributo di cui al comma 1 è pari a tanti semestri quanti ne mancano alla nave per il compimento del quattordicesimo anno, con un massimo di otto annualità.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato per l'anno 1988 un limite d'impegno pari a lire 8.000 milioni.

A questo articolo il senatore Bisso ha presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, dopo le parole: «di bandiera estera» aggiungere le altre: «non superiore a 7.000 tonnellate di stazza lorda» e sostituire la parola: «dieci» con l'altra: «sette».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Se la pazienza dei colleghi me lo consente vorrei soffermarmi brevemente sull'articolo in questione che tratta dell'acquisto di navi all'estero e spiegare perchè tale normativa si è ritenuta necessaria. Nel complesso mercato mondiale dei noli si sono a volte determinate particolari esigenze che indubbiamente non possono venire soddisfatte esclusivamente ricorrendo alle nuove costruzioni che richiedono, per essere completate, un minimo di trenta mesi. Dobbiamo perciò permettere all'armamento di accedere al mercato internazionale così da mantenere quegli *standards* di concorrenzialità ai quali non si può assolutamente venir meno.

Con questo articolo, del resto, abbiamo ribadito una norma contenuta nella legge n. 361 del 10 giugno 1982 che prevedeva l'acquisizione sul mercato estero di navi con una età compresa fra i tre e i dieci anni. Ho voluto fare questo richiamo per spiegare che non abbiamo innovato in materia ma che semplicemente abbiamo ripreso una legislazione che dal 1982 aveva dato i suoi frutti.

Con questa precisazione mi dichiaro quindi contrario all'emendamento presentato dal collega Bisso.

Del resto va aggiunto che dopo otto anni le navi vengono riclassificate; poi, come si dice in gergo, c'è un anno di grazia e così si arriva a nove anni. Dieci anni è quindi il termine che può essere individuato.

VISCONTI. Noi volevamo navi più giovani.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Anche noi lo avremmo preferito, ma sono queste le convenienze del mercato.

VISCONTI. Quelle che non servono ai giapponesi e ai coreani le compriamo noi.

Comunque l'emendamento del senatore Bisso non riguarda soltanto l'età delle navi.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Io comunque esprimo parere contrario.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento, presentato dal senatore Bisso, al comma 1.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'articolo 27.

**È approvato.**

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

#### Art. 28.

1. All'articolo 156 del codice della navigazione, dopo il quinto comma, è inserito il seguente:

«Le disposizioni dei precedenti commi si applicano anche nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, con sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149. L'ufficio di iscrizione provvede all'annotazione dell'autorizzazione nel registro di iscrizione della nave e sull'atto di nazionalità».

2. La lettera *d*) del primo comma dell'articolo 163 del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

«*d*) è stata iscritta in un registro straniero, salvo il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo».

3. L'articolo 145 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 145. - (*Navi iscritte in registri stranieri*). - 1. Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in registro straniero.

2. Agli effetti degli articoli 149 e 155 del codice della navigazione possono ottenere l'iscrizione in speciali registri nazionali, le navi che risultino già iscritte in un registro straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo.

3. Per l'istituzione dei registri speciali di cui al comma 2, per l'attuazione e il completamento delle disposizioni in esso contenute, nel rispetto della riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione, si provvede con decreto del Ministro della marina mercantile».

A questo articolo il senatore Bisso ha presentato un emendamento tendente a sopprimere il comma 3.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Col comma 3 si dà la possibilità di iscrivere nei registri speciali le unità noleggiate all'estero a scafo nudo. Si tratta di una grossa innovazione e quindi mi dichiaro contrario all'emendamento tendente a sopprimerlo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo del comma 3 proposto dal senatore Bisso.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'articolo 28.

**È approvato.**

#### Art. 29.

1. Le disposizioni contenute nei commi 1 e 2 dell'articolo 28 sono applicabili alle navi per le quali viene chiesta l'autorizzazione a dismettere temporaneamente la bandiera da parte del Ministro della marina mercantile. Sulla richiesta viene sentito il parere di una commissione paritetica composta da tre membri designati dalle associazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, da tre membri designati dalle associazioni sindacali dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano nazionale e da un dirigente del Ministero della marina mercantile che la presiede.

2. Il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 1 è subordinato all'accertamento da parte del Ministero della marina mercantile che il contratto di locazione a scafo nudo a straniero preveda l'obbligo, a carico del locatario straniero, di applicare al personale marittimo imbarcato le condizioni economiche e normative di cui al comma 3.

3. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 1 le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori di settore, maggiormente rappresentative sul piano nazionale, stipulano appositi contratti collettivi nazionali con i quali sono stabilite le condizioni economiche e normative che il locatario dovrà applicare. I trattamenti previdenziali dei marittimi italiani sono quelli previsti dalle norme nazionali, mentre per quanto attiene alla copertura assicurativa contro gli infortuni e le malattie possono essere stipulate assicurazioni che garantiscano trattamenti equivalenti a quelli derivanti dalle norme italiane presso enti assicurativi pubblici o privati italiani o stranieri. I trattamenti previdenziali per i marittimi stranieri sono quelli della nazionalità del marittimo. I trattamenti assistenziali sono garantiti, su basi concordate tra le organizzazioni datoriali e sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale, tramite apposite assicurazioni da stipularsi con istituti pubblici o privati nazionali o stranieri.

4. L'ingaggio del marittimo sul territorio italiano avviene tramite una stabile rappresentanza in Italia del locatario o a mezzo di

raccomandatario marittimo. L'autorità marittima competente o quella consolare italiana qualora l'ingaggio avvenga all'estero, accerterà che le singole convenzioni di imbarco stipulate con i marittimi interessati siano conformi alle condizioni previste dai contratti collettivi di cui al comma 3. In caso di difformità l'Autorità marittima o consolare informa l'Amministrazione marittima italiana. Nel caso in cui il locatario non si uniformi agli obblighi di cui al comma 3 l'Amministrazione italiana provvede a revocare l'autorizzazione. I crediti di lavoro e previdenziali derivanti dal contratto di arruolamento dei componenti dell'equipaggio sono garantiti con privilegio speciale sulla nave e sulle sue pertinenze. L'osservanza delle disposizioni di cui sopra esonera dall'applicazione delle norme di cui all'articolo 4 della legge 4 aprile 1977, n. 135.

A questo articolo il senatore Bisso ha presentato un emendamento tendente a sopprimere, al comma 4, le parole: «qualora l'ingaggio avvenga all'estero».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Perché vuole sopprimere questo punto?

PRESIDENTE. Se sopprimiamo le parole: «qualora l'ingaggio avvenga all'estero», non si capisce che senso abbiano le parole: «o quella consolare italiana», riferite all'autorità.

BISSO. Bisogna distinguere tra ingaggio e imbarco. L'ingaggio deve avvenire su territorio italiano e comporta una trattativa tra sindacato e controparte per definire il contratto per quanto riguarda i marittimi italiani e quelli stranieri.

Per quanto concerne l'imbarco, un indiano, ad esempio, non deve venire in Italia per imbarcarsi; l'imbarco può avvenire in qualunque paese: nel momento in cui l'indiano viene imbarcato sulla nave, percepisce il trattamento definito dal contratto che hanno pattuito le parti in Italia. Questo è pacifico.

Non parlare di ingaggio ha un senso. Si tratta infatti di due concetti diversi, anche se determinano confusione dando luogo a inconvenienti.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. In questo modo si alterebbe il testo.

BISSO. Non si altererebbe niente.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Questa disposizione è il risultato di un accordo complessivo intervenuto con le organizzazioni sindacali.

BISSO. Non è vero.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Il marittimo italiano che viene ingaggiato sulla nave noleggiata a scafo nudo deve essere tutelato dalla legislazione italiana. Questo è ovvio. Il marittimo straniero, invece, che viene imbarcato sulla stessa nave noleggiata all'estero deve



obbedire al regime giuridico economico contrattualistico del paese dell'imbarco. Altrimenti, che senso ha consentire la doppia registrazione? Avendo tutelato i lavoratori italiani, è chiaro che le difficoltà riguardano il maggior costo del lavoro italiano.

BISSO. L'accordo intervenuto consiste in questo: per i marittimi italiani non c'è discussione, c'è un contratto che rispetta la legislazione nazionale. Il problema riguarda le condizioni attraverso le quali il marittimo del Terzo mondo lavora sulle navi di bandiera.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. L'ingaggio avviene tramite stabili rappresentanze in Italia del locatario.

BISSO. Il locatario è il proprietario della nave.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Per carità! È colui che ha affittato la nave. Ad esempio, si potrebbe affittare una nave iscritta nel registro speciale della Germania; a questo punto si dovrebbe provvedere all'armamento della nave, il locatario dovrebbe armare la nave e ingaggiare lo straniero, avendo però una rappresentanza in Italia per reclutare il personale necessario.

Con questo emendamento si introdurrebbero elementi diversi che stravolgerebbero il testo. Sono contrario, signor Presidente.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Esprimo parere contrario.

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

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'articolo 29.

**È approvato.**

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

#### Art. 30.

1. Gli atti relativi alla iscrizione e quelli contenenti assenso alla cancellazione di ipoteca navale sono soggetti ad imposta di registro in misura fissa.

**È approvato.**

#### Art. 31.

1. Nei limiti degli stanziamenti finalizzati alla ristrutturazione dell'industria navalmeccanica nel quadro della Direttiva CEE n. 81/363,

il Ministro della marina mercantile provvede, non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a definire gli interventi a favore delle iniziative avviate anteriormente al 1° gennaio 1987 per le quali le domande dirette ad ottenere i contributi previsti dalle leggi per nuove costruzioni, trasformazione e riparazione navale, nonché per nuovi investimenti, non risultino ancora approvate alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Restano soggette alla disposizioni di cui alle leggi 10 giugno 1982, n. 361, 14 agosto 1982, n. 598, n. 599 e n. 600, 26 luglio 1984, n. 396, 11 dicembre 1984, n. 848, 22 marzo 1985, n. 111 e 12 giugno 1985, n. 295, le iniziative avviate anteriormente al 1° gennaio 1987 ancorchè siano intervenute successivamente variazioni contrattuali soggettive od oggettive ed i lavori siano iniziati dopo tale data. Non saranno prese in esame le domande presentate oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ancorchè le iniziative di cui al comma 1 siano state avviate anteriormente al 1° gennaio 1987.

3. Agli effetti di quanto disposto nei commi 1 e 2, al contratto di costruzione della nave è assimilata la dichiarazione di costruzione all'ufficio locale marittimo competente.

4. Nel terzo comma dell'articolo 5 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, la parola «intervenuti» è sostituita dalla seguente: «intervenuta».

5. L'espressione «nuove costruzioni» di cui al quarto comma dell'articolo 5 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, si riferisce alle unità per le quali l'ultimazione dei lavori è di data successiva a quella di entrata in vigore della stessa legge n. 848.

6. L'espressione «unità per ricerche nonché per lavori in mare» di cui alla lettera c), primo comma, dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come modificata dall'articolo 4 della legge 22 marzo 1985, n. 111, deve intendersi riferita anche alle unità di ricerca oceanografica.

Il senatore Bisso ha presentato un emendamento tendente a sopprimere l'intero articolo.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Sono contrario, signor Presidente.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il Governo esprime parere contrario.

BISSO. Vorrei capire a cosa si riferisce questo articolo.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Questo articolo si riferisce in particolare alle aziende che hanno commissionato, prima del 1987, grandi trasformazioni o nuove costruzioni in cantieri che, a causa di forza maggiore, sono falliti o hanno subito danni come a Ravenna.

Non si è potuto portare a termine l'iniziativa nei termini previsti da precedenti leggi. Il Ministro avrebbe, secondo questa disposizione, sei mesi di tempo per raccogliere le domande relative a questi casi di forza maggiore e si applicherebbero comunque le leggi n. 111 del 1985 e n. 295 del 1985. Questi cantieri potrebbero così avere i contributi richiesti, però sotto il vecchio regime; questo è il senso dell'articolo.

VISCONTI. Vorrei avere solo una informazione dal Ministro. Quanti casi del genere dobbiamo sanare? Era necessario scrivere questo articolo?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. C'era il parere favorevole dell'ufficio legislativo del Ministero.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Quale occasione migliore di una nuova legge si potrebbe trovare per sanare anche un solo caso?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Ci potrebbero essere in ogni modo anche altri casi.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti e nessuno chiede di parlare, metto ai voti il mantenimento dell'articolo 31.

**È approvato.**

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Ne do lettura.

#### Art. 32.

1. I contributi dello Stato concessi a fronte di operazioni di credito navale in virtù della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modifiche ed integrazioni, continuano ad essere corrisposti fino alla prevista scadenza, anche se il beneficiario provvede ad estinguere l'operazione di finanziamento cui il contributo stesso è riferito.

**È approvato.**

#### Art. 33.

1. Ai contributi di cui all'articolo 6 possono accedere anche le imprese del settore delle demolizioni navali in effettivo esercizio dal 1° gennaio 1970, fatti salvi i piani di investimento definiti in base alle vigenti norme alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I contributi di cui all'articolo 6 possono essere altresì concessi alle imprese di manutenzione di apparati motori marini alle condizioni di cui all'articolo 8.

3. Il termine di ultimazione dei programmi di investimento di cui al primo comma dell'articolo 8 della legge 22 marzo 1985, n. 111, è prorogato al 31 dicembre 1989.

**È approvato.**

#### Art. 34.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della marina mercantile saranno emanate le

norme applicative e saranno stabiliti gli adempimenti da osservarsi ed i documenti da presentarsi da parte delle imprese interessate alla concessione ed al pagamento parziale e definitivo dei contributi previsti dalla presente legge, anche con riferimento agli obblighi in materia di apprestamenti difensivi, nonché i termini da osservarsi a pena di decadenza ai predetti fini.

2. Con il decreto di cui al comma 1 saranno determinati gli ulteriori elementi da indicare nella domanda di concessione del contributo per nuove costruzioni, in aggiunta a quelli richiesti dall'articolo 3, nonché gli elementi da indicare nella domanda di concessione del contributo nel caso di lavori di trasformazione e modificazione navale.

**È approvato.**

Art. 35.

1. Al comma 1 dell'articolo 17 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, è aggiunto infine il seguente periodo: «Per i mezzi navali che eseguono lavori in mare al di fuori delle acque territoriali italiane, oltre che per i servizi già indicati per le navi da crociera, può essere concessa analoga autorizzazione anche per i servizi di officina, cantiere e assimilati».

**È approvato.**

Art. 36.

1. A decorrere dal periodo di paga in corso alla data del 19 settembre 1988, la norma di cui al comma 6-bis, primo periodo, dell'articolo 1 del decreto-legge 29 giugno 1984, n. 277, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 1984, n. 430, si applica anche alle navi trasferite nel periodo dal 1° settembre 1983 al 31 ottobre 1988 da compartimenti marittimi ubicati nei territori del centro-nord a compartimenti marittimi ubicati nei territori del Mezzogiorno.

A questo articolo è stato presentato un emendamento, da parte del Governo, volto a sopprimere le parole da: «A decorrere» fino a: «19 settembre 1988».

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Non vedo la necessità di specificare la data. Si potrebbe allargare la previsione.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. No, signor Ministro, solo se stabiliamo la data si può avere una previsione più ampia. La norma in esame riguarda la fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese ubicate nel Mezzogiorno. A questo proposito, alcuni anni fa, facemmo una battaglia ed ottenemmo che le navi iscritte nei compartimenti marittimi delle regioni meridionali potessero usufruire della fiscalizzazione. Si stabilì anche una data di partenza, il 4 agosto 1984, per evitare una rincorsa, ma a quella data gran parte di coloro che dovevano correre verso il Mezzogiorno già avevano fatto la corsa.

Vi è una richiesta generalizzata di fiscalizzazione, senza limiti temporali di iscrizione, ma un termine *ad quem* ci vuole, altrimenti tutte le navi vengono iscritte nei compartimenti meridionali.

**PRESIDENTE.** Peraltro un emendamento del genere avrebbe anche riflessi dal punto di vista finanziario.

**PRANDINI,** *ministro della marina mercantile.* Ritiro l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Poichè nessuno altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 36.

**È approvato.**

#### Art. 37.

1. All'onere derivante dall'applicazione degli articoli 9, 15, 16, 17, 18 e 27, valutato in lire 74.400 milioni per l'anno 1988 e lire 18.000 milioni per ciascuno degli anni 1989 e 1990, ivi compreso il minor gettito derivante per effetto dell'articolo 29 valutato in lire un miliardo in ragione d'anno, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento «Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 87/167)».

2. Per la finalità di cui agli articoli 2, 6, 7, 13 e 14, è autorizzata la spesa complessiva di lire 102 miliardi per l'anno 1989, di lire 202 miliardi per l'anno 1990 e di lire 318 miliardi per l'anno 1991.

3. Per il completamento degli interventi finalizzati alla ristrutturazione dell'industria navalmecanica, nel quadro della Direttiva CEE n. 81/363, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 12 giugno 1985, n. 295, è ulteriormente integrata della complessiva somma di lire 580 miliardi in ragione di lire 230 miliardi per l'anno 1989, lire 285 miliardi per l'anno 1990 e lire 65 miliardi per l'anno 1991.

4. Le somme di cui ai precedenti commi 2 e 3 sono annualmente ripartite tra i settori interessati, con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

5. All'onere derivante dall'applicazione dei commi 2 e 3 del presente articolo si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989, all'uopo utilizzando gli appositi accantonamenti «Industria cantieristica e armatoriale Direttiva CEE n. 87/167» e «Industria cantieristica ed armatoriale Direttiva CEE n. 81/363».

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

Il relatore, recependo il parere della 5<sup>a</sup> Commissione, propone di sostituire l'intero articolo con il seguente:

Art. 37.

«1. All'onere derivante dall'applicazione degli articoli 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18 e 27, valutato in lire 74.400 milioni per l'anno 1988 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento «Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 87/167)».

2. All'onere derivante dall'applicazione degli articoli 9, 27 e 30 per gli anni 1989-1991, nonchè degli articoli 2, 4, 6, 7, 11, 12, 15, 16, 17 per gli anni 1989, 1990 e 1991, complessivamente valutato in lire 115,6 miliardi per il 1989, 150 miliardi per il 1990 e 318 miliardi per il 1991, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989, all'uopo utilizzando parzialmente l'apposito accantonamento «Industria cantieristica ed armatoriale (Direttiva CEE n. 87/167)».

3. Per il completamento degli interventi finalizzati alla ristrutturazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro della Direttiva CEE n. 81/363, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 12 giugno 1985, n. 295, è ulteriormente integrata della complessiva somma di lire 580 miliardi in ragione di lire 230 miliardi per l'anno 1989, lire 285 miliardi per l'anno 1990 e lire 65 miliardi per l'anno 1991.

4. Le somme di cui al comma 3 sono così ripartite nel triennio:

- a) 1989: lire 230 miliardi per costruzioni e trasformazioni navali;
- b) 1990: lire 220 miliardi per costruzioni e trasformazioni navali e lire 65 miliardi per credito navale quale limite d'impegno;
- c) 1991: lire 65 miliardi per credito navale quale limite d'impegno.

5. All'onere derivante dall'applicazione del comma 3 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento «Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 81/363)».

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

**Presidenza del vice Presidente MARIOTTI**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

BISSO. Signor Presidente, a conclusione di una faticosa discussione vorrei svolgere alcune brevi osservazioni.

La legge che approviamo dovrebbe costituire - non a caso uso il condizionale - la attuazione in sede nazionale delle indicazioni contenute nella VI direttiva comunitaria, vale a dire la risposta che la Comunità intende dare alla crisi - che possiamo ormai ben definire di lungo periodo - che vive l'industria navalmecanica italiana ed europea.

Il documento comunitario fa risalire tale crisi allo squilibrio che si è venuto a determinare tra la capacità di offerta della cantieristica comunitaria e mondiale e la consistenza della domanda per nuove costruzioni navali, che, come ben sappiamo, dal 1973 segna un sostanziale e permanente declino.

Dall'insieme delle indicazioni che ci provengono dalla VI direttiva, si comprende come gli organi comunitari considerino la crisi dell'industria navalmecanica non un fenomeno congiunturale, quanto invece l'espressione di mutamenti oggettivi insiti nella qualità dello sviluppo che conferiscono alla crisi della cantieristica un carattere più propriamente strutturale e di lungo periodo. Abbiamo a che fare - così appare da un'attenta lettura dei testi della VI direttiva - con un fenomeno difficilmente reversibile.

Di qui il carattere delle indicazioni e dei contributi finanziari che vengono avanzati e proposti attraverso quella direttiva. L'insieme delle misure che caratterizzano la direttiva rispetto a quelle antecedenti possono essere così sintetizzate, a mio modo di vedere: riequilibrio tra capacità di offerta dei cantieri e domanda proveniente dal mercato; riequilibrio da perseguire mediante una seria politica di ristrutturazione del settore che punti alla riduzione dei volumi di produzione e che segni un mutamento strutturale teso a ripristinare competitività e redditività della industria navale comunitaria.

Questo mi sembra il secondo elemento che caratterizza la VI direttiva.

Il terzo elemento consiste nella concentrazione della produzione e degli aiuti sulle categorie di navi «ove le condizioni concorrenziali sono meno sfavorevoli per la Comunità». Cito dal testo integrale. Ciò significa concentrazione nella produzione di naviglio a tecnologia avanzata e da questa finalità discende poi un ruolo per la ricerca scientifica, ed è questo il quarto punto caratterizzante la direttiva. La Comunità dà infatti grande rilievo al campo della automazione, della propulsione e della informatizzazione. Questa scelta di mercato che noi condividiamo e che riteniamo profondamente valida viene avanzata come condizione per la salvaguardia dei posti di lavoro, per aumentare il valore aggiunto e

quindi per aprire le condizioni per un contributo che sia decrescente nel corso degli anni nonchè per migliorare le condizioni occupazionali nel settore delle subforniture.

Il quinto elemento contenuto in quella direttiva mi sembra infine consista nelle misure finanziarie a sostegno della cantieristica e dell'armamento.

La VI direttiva quindi cerca, mediante un insieme di misure economiche, di offrire un sostegno alla cantieristica e all'armamento, così da rispondere alle conseguenze a cui già sta dando luogo l'attuazione delle misure in essa contenute sia per quanto concerne gli aspetti sociali sia quelli definiti regionali. Sempre da qui nascono poi i due programmi la cui attuazione è contestuale all'applicazione della VI direttiva. Il primo di essi è il programma definito Renaval, teso a favorire la riconversione, il tema cioè affrontato dal disegno di legge in discussione nel secondo titolo. Tale programma affronta la riconversione dell'attività cantieristica ad altra attività produttiva, ed è qui, onorevole relatore, che si precisa il senso dei miei emendamenti. Il secondo poi è invece un programma più specifico di supporto sociale a favore dei lavoratori dell'industria navale che saranno licenziati o minacciati di licenziamento.

La VI direttiva dunque affronta i vari nodi in modo sostanzialmente organico e si fa carico dei problemi della industria navale europea e della sua scarsa capacità competitiva rispetto alle altre industrie navalmeccaniche, giapponese e coreana soprattutto. Essa inoltre, mediante le sue proposte, spinge in direzione del superamento di un assistenzialismo ormai divenuto patologico.

Vi chiederete perchè ho fatto questo riferimento, esso però mi sembrava indispensabile per giudicare la filosofia del testo da noi discusso. L'ho fatto cioè per vedere se l'insieme delle norme contenute nel testo che abbiamo approvato sono coerenti con l'impostazione, con gli indirizzi comunitari o se invece da tali indirizzi divergono. Ho fatto questo riferimento anche per dire che giungiamo con ritardo, superiore ad un anno, alla traduzione in pratica di quelle direttive.

Partendo da queste considerazioni, desidero motivare il nostro voto contrario al disegno di legge in titolo; non sono infatti d'accordo sul modo in cui la normativa ha cercato di interpretare quegli orientamenti. A mio modo di vedere il testo da noi discusso si limita ad indicare l'entità del contributo senza fare alcun accenno alla parte di carattere sociale che costituisce invece un punto programmatico della VI direttiva. Io credo invece che, se anche nel nostro testo si fosse affrontato l'insieme delle tematiche per rispondere ai problemi di ordine sociale e per utilizzare quei finanziamenti che la Comunità mette a disposizione a questo fine, ciò sarebbe stato molto importante.

Il provvedimento che abbiamo discusso a mio parere si limita invece a definire l'entità dei contributi, la loro durata e finalizzazione, generalizzando in modo non giusto la linea concernente gli anticipi dei contributi che in molti casi può diventare una forma di finanziamento ulteriore, lasciando alla piena discrezionalità dell'impresa armatoriale o cantieristica la decisione circa l'impiego da dare ai fondi anticipati.

La VI direttiva dà invece l'indirizzo a cui mi sono richiamato e tra l'altro indica un orientamento molto preciso, ossia quello di concentra-



re «con la produzione gli aumenti sulle categorie o le navi a tecnologia avanzata o comunque ove le condizioni di concorrenza sono a noi più favorevoli». Essa dunque fornisce un'indicazione non solo per quanto concerne l'indirizzo ma anche per la finalizzazione dei contributi. Se però teniamo presente la discussione che qui abbiamo avuto, non possiamo non accorgerci come rispetto a questo orientamento si sia operato in profondo dissenso e come attraverso i contenuti di questo testo ci si sia discostati dagli indirizzi fissati dalla VI direttiva anche in termini di contributi economici.

Non la voglio far lunga però, e mi avvio quindi alla conclusione. A questi indirizzi, come si è inteso rispondere? Col 28 per cento di contributo a tutti? Su questo punto abbiamo avuto una discussione andata addirittura avanti per molte sedute. Questo modo di procedere è quello giusto per non compiere delle scelte. Grandi, medi, piccoli, per me pari sono! Non c'è nessuna differenza. La VI direttiva però ci dà un indirizzo profondamente diverso e ne subiremo le conseguenze. Quella scelta di concentrazione, infatti, sia sulla qualità delle navi sia per quanto riguarda la ristrutturazione dei cantieri, è finalizzata alla cantieristica che non abbia più continuo bisogno di essere assistita sul mercato.

Ed è quindi un modo di perseguire una linea attraverso la quale stare sul mercato. La scelta che è stata fatta va in una direzione profondamente divaricante rispetto a quella impostazione.

Si dice che tutti i cantieri devono vivere; forse noi stessi dovremmo renderci conto che per tutti non c'è più posto e che, quindi, occorre fare alcune scelte. Da questo punto di vista quale politica commerciale si intende fare per conseguire certi risultati? Ma per quale fetta di mercato, per quale flotta? Mi sembrano domande alle quali con il provvedimento in esame non si dà risposta.

Il discorso, secondo me, non si ferma qui. Abbiamo espresso voto contrario sugli articoli in cui si prevede l'aumento dell'acquisto delle navi usate sul mercato estero: nella prima stesura, anche se poi è stata un po' modificata, non si ponevano più limiti, superando quella che era stata finora una normativa che aveva contraddistinto questo aspetto specifico della politica marittima italiana e che aveva, sempre attraverso la tipologia e la stazza delle navi, delimitato il ricorso all'acquisto sul mercato dell'usato. Infatti la legge del 1982, in questo senso più di una volta richiamata, fissava limiti persino di tipologia da tale punto di vista.

Con gli articoli che sono stati approvati, una certa limitazione si è determinata. Il punto di partenza comunque era quello di non prevedere più limiti. Considero in ogni modo i limiti che sono stati successivamente posti non conformi, inadeguati allo spirito, alle indicazioni molto concrete con riferimento alle direttive che ci provengono dalla Comunità economica europea.

Dovremmo affrontare lo stesso problema quando discuteremo sulla legge relativa al cabotaggio. La stessa questione si ripete per ciò che concerne la flotta cabotiera, poichè quando si affronta tale problema, si deve discutere sull'acquisto, sul ricorso all'acquisto di navi estere, sulla possibilità di ringiovanire la flotta per il trasporto cabotiero con navi di seconda mano.

Si ipotizza l'acquisto di oltre 300.000 tonnellate di naviglio per un totale di 25 navi, che significa per la cantieristica un lavoro di oltre un anno e mezzo, nel momento in cui i cantieri sono in crisi. Mentre abbiamo discusso molto sulla differenziazione dei contributi dal 28 per cento al 20 per cento, abbiamo aperto le porte all'acquisto sul mercato estero di oltre 300.000 tonnellate, con contributi che superano, non so se lo avete bene calcolato, il 50 per cento del costo delle navi che verranno comprate. Vi è una messa a disposizione di miliardi per acquistare navi all'estero usate; in un primo momento si parlava di navi che avrebbero dovuto arrivare fino a 15 anni di età, in quanto costerebbero pochi miliardi, quando la direttiva comunitaria dà ben altro indirizzo e siamo in presenza del precipitare della crisi nei cantieri italiani. In sostanza, possiamo vedere in quella disposizione un indirizzo che non va nella direzione giusta.

D'altra parte, vi sono anche documenti della Corte dei conti da leggere attentamente, in cui si afferma che la caduta della domanda di nuove costruzioni nella cantieristica nazionale trova un significativo riscontro nell'andamento degli acquisti all'estero. Siccome la Corte dei conti si riferisce ad acquisti dell'usato, quanto più si apre la possibilità di acquisto di navi usate tanto più ciò si ripercuote in termini di domanda minore di nuove costruzioni. Ripeto che abbiamo discusso a lungo sulla diversificazione dei contributi mentre abbiamo anche consentito la possibilità di acquisire navi usate sul mercato estero.

Abbiamo, signor Ministro, i cantieri in crisi, una flotta inadeguata sia come quantità che come qualità ed età. Domando ai colleghi quali prospettive pensano che l'acquisto di navi usate possa dischiudere; questa politica infatti la ritroviamo profondamente rispecchiata nel contenuto del provvedimento che stiamo per approvare.

Non sosteniamo che siamo contro qualsiasi acquisto di navi usate; riteniamo, invece, che questo specifico aspetto vada diversamente regolamentato rispetto a come risulta da questo provvedimento, anche se sono state approvate modificazioni della impostazione iniziale. Occorre una diversa regolamentazione che tenga conto di una certa fetta di armamento minore: si potrebbe disporre di mezzi nautici più moderni, se venisse consentito di ricorrere all'acquisto sul mercato dell'usato. Si potrebbe anche prevedere l'acquisto di determinate navi finalizzate alla trasformazione se si vuole anche difendere la cantieristica media di cui si è tanto parlato.

Nella direttiva comunitaria si dà molto spazio alla ricerca scientifica applicata; questa scelta è funzionale alla decisione di concentrare le risorse non in tutti i cantieri ma in quella fetta di mercato che si caratterizza per le navi ad alta tecnologia. È evidente che su questo mercato si può essere presenti ad una condizione: che dietro le spalle ci sia una robusta ricerca soprattutto, come ho già detto, nel campo dell'automazione, perchè sempre più stiamo balzando verso navi automatizzate e navi con una propulsione profondamente più economica rispetto a quella attuale. Vi sono esperienze di grande rilevanza e vi è un grosso problema di informatizzazione, che ormai investe anche questo strumento di trasporto e il servizio che offre.

Ma qual è la risposta della legge? La risposta non è svincolata dal destino della cantieristica italiana, grande o media che sia: 20 miliardi

in tre anni per la Vasca e 20 miliardi nel 1989 per il Cetena; non c'è altro. Questo è un elemento fortemente limitativo ai fini della programmazione della ricerca. Un investimento di questo tipo finalizzato ad un anno non può soddisfare esigenze che bensì hanno bisogno della certezza di finanziamenti pluriennali.

Mi soffermo ora sull'ultima questione, quella del doppio registro (su questo punto abbiamo votato contro). Nella legge per la prima volta si dà luogo al doppio registro in termini legislativi, motivando che questo sistema già esisteva prima.

*PATRIARCA, relatore alla Commissione.* C'è un precedente legislativo per la nautica da diporto.

*BISSO.* Quali sono le motivazioni del nostro voto contrario? Tutte le marinerie europee ricorrono alla bandiera di comodo ed il fatto che la marineria italiana non vi fa ricorso crea per la sua flotta condizioni negative ai fini della competizione con le altre. Si vuole allora far sì che anche le navi italiane viaggino sotto la bandiera di comodo. Sappiamo che i vantaggi sono enormi e non riguardano soltanto il personale, ma anche la possibilità di rispondere in termini fiscali alle leggi di altri Stati.

Ma anche in questo caso vi è uno scostamento netto dalle indicazioni contenute nella VI direttiva, che parla di contributi all'armamento; invece siamo di fronte all'accumularsi di provvedimenti sui quali mi domando come mai ancora non sia stata promossa azione di impugnazione a livello comunitario. Nella VI direttiva si parla della possibilità di creare condizioni favorevoli all'armamento - e su ciò non vi è discussione, nel senso che occorrono atti in questo senso - non di consentire l'utilizzo di bandiere di comodo per ottenere vantaggi più o meno limpidi. Da questo punto di vista, l'apertura che si fa con la previsione del secondo registro va in direzione completamente opposta a quella indicata nel documento comunitario.

Ho concluso; mi interessava dire queste cose perchè rimanessero a testimonianza del nostro orientamento e della nostra posizione: la filosofia del disegno di legge è profondamente divaricante rispetto alle indicazioni della VI direttiva. Questa nostra interpretazione non è di comodo e nasce dai contenuti reali della discussione che è stata svolta.

Questi, ripeto, i motivi del nostro voto contrario.

*PATRIARCA, relatore alla Commissione.* Desidero fare alcune brevi considerazioni, signor Presidente, per evitare che rimanga agli atti solo la dichiarazione del collega Bisso, peraltro apprezzabile per lo sforzo che ha fatto di raccordare gli elementi positivi con una critica che è sfociata infine nel voto negativo sul disegno di legge.

Nella mia qualità di relatore intendo ringraziare i colleghi, ed in particolare coloro che hanno partecipato ai lavori del comitato ristretto, per lo sforzo che hanno compiuto non solo nell'approntare il disegno di legge, ma anche nell'adeguarlo alle molteplici esigenze del vasto comparto marittimo del nostro paese.

Non sono assolutamente d'accordo con le critiche mosse dal collega Bisso ad alcuni punti nodali del provvedimento. Innanzitutto ritengo che insieme si è svolto un lavoro teso a salvaguardare gli obiettivi di fondo della programmazione cui è stato dato luogo con la legge del 1984. Questa legge non fa altro che ricalcare la legislazione precedente che indubbiamente ha consentito di raggiungere risultati molto apprezzabili. Infatti, se la cantieristica italiana non ha subito i tagli spaventosi che hanno subito analoghi settori di altri paesi della Comunità europea, si deve proprio al contributo fattivo ed all'impegno che il Parlamento e la nostra Commissione hanno manifestato nella ricerca di linee più idonee a conseguire se non il superamento almeno una attenuazione degli effetti della crisi. Ciò è stato fatto con una serie di provvedimenti, alcuni dei quali hanno anche dato luogo al dibattito in questa occasione.

La difesa della cantieristica, che più ha bisogno dell'attenzione del Parlamento e del Governo, è stata fatta con molta fermezza ed onestà da ciascuno di noi. Per quanto riguarda alcune innovazioni che concernono l'armamento, le norme si motivano con l'obiettivo di dinamicità che si è voluto imprimere a tutto il comparto ed in particolare all'armamento, nel tentativo di svincolarlo - per lo meno sul piano simbolico, sul piano degli indirizzi - dagli appesantimenti di cui parliamo.

Abbiamo detto, e lo ha sottolineato il collega Bisso, che nell'ambito della Comunità europea quasi tutti i paesi hanno un secondo registro. Noi siamo in ritardo rispetto a loro e certamente il nostro armamento subisce per effetto di questa circostanza condizioni di sfavore. L'articolo che introduce la possibilità di iscrizione nel registro straniero delle navi noleggiate a scafo nudo non costituisce una risposta completa a questa esigenza, ma è certamente un tentativo che il Parlamento ed il Governo hanno voluto fare per riconoscere la fondatezza dell'esigenza più volte espressa dall'armamento stesso.

Altrettanto favore dobbiamo esprimere per l'articolo concernente la possibilità di acquistare navi usate all'estero. Durante l'elaborazione di questo provvedimento abbiamo ridimensionato tale possibilità, però ugualmente abbiamo voluto mantenerla in coerenza con quanto si era stabilito nel 1982 ed anche per dimostrare la nostra disponibilità rispetto ad un mercato tanto variabile qual è quello dei noli. In questo modo consentiremo all'armamento, in situazioni particolari, di acquistare all'estero le navi più o meno specializzate delle quali si ha bisogno.

Rivolgendomi al collega Bisso vorrei poi sottolineare un punto molto importante. Abbiamo ipotizzato solo 8 miliardi per questa misura, che di conseguenza rimane quasi simbolica. Ugualmente però esso testimonia la risposta che Governo e Parlamento hanno voluto dare. Certamente 8 miliardi sono meno dei 15 che noi pure, molto volentieri, abbiamo destinato ai cantieri di riparazione navale, sia pure tra lo scetticismo e le critiche generali intervenuti in ordine a questa nostra scelta. Abbiamo deciso in tal senso con lo stesso convincimento col quale abbiamo portato la nostra attenzione alle necessità che l'armamento ha rappresentato al Governo e che il Governo ha tradotto in questo provvedimento.

Aggiungo ancora che questo testo si raccorda nel migliore dei modi alla VI direttiva comunitaria. E ci auguriamo che l'ulteriore spinta che

noi diamo al settore marittimo possa sortire subito effetti non solo in merito alla ristrutturazione che va avanti e certamente provoca enormi preoccupazioni, ma anche in ordine alla possibilità di un'inversione di rotta che possa portare, come ha portato, l'armamento a superare la congiuntura sfavorevole. C'è inoltre l'impegno del Governo e del Parlamento affinché anche il cantiere maggiore possa guardare ad una nuova stagione, che d'altra parte la cantieristica minore sta già vivendo.

Ci auguriamo pertanto che anche la cantieristica maggiore esca dalle secche in cui attualmente si trova e non costituisca più un grave appesantimento per l'economia del paese.

**PRESIDENTE.** A conclusione dell'esame di questo testo, credo opportuno ringraziare il relatore per il lavoro svolto e per l'attenzione che ha dedicato ad una serie di problemi che caratterizzano un settore di grande tradizione nella storia e nell'economia del nostro paese. Desidero dunque dare atto al relatore di una grande attenzione, di un grande impegno e anche di passione nello svolgimento di un compito che non è stato facile.

Con questo provvedimento si attua una direttiva che avremmo dovuto recepire già da tempo e affrontiamo dei problemi che siamo soliti trattare in Commissione ed in Senato, i problemi cioè che hanno riferimento allo sviluppo economico, alle caratteristiche di un paese che sta cambiando profondamente, nonché alle questioni di carattere sociale legate all'ambiente e al posto di lavoro.

Anche questo aspetto non è venuto meno al nostro esame; la Commissione non si è sottratta dal prendere in considerazione il problema sentito dei posti di lavoro in un settore come quello della navalmeccanica che sta perdendo consistenza numerica. Noi, naturalmente, desideriamo attenuare questo fenomeno e ci proponiamo di raggiungere lo scopo attraverso il processo di innovazione e attraverso un'azione del Ministero della marina mercantile.

Mentre diamo un giudizio positivo sul provvedimento che ci accingiamo ad approvare, raccomandiamo al Ministero una attenta azione, un oculato impegno affinché tutti gli elementi che possono aiutare l'innovazione e la migliore applicazione delle norme che introduciamo siano incoraggiati. Chiediamo inoltre che il Ministero adegui le sue strutture ai compiti nuovi che in parte il provvedimento prevede.

Ci siamo occupati dunque di politica marinara: ad essa connettiamo sviluppo economico, adeguamento dell'attività navalmeccanica ed armatoriale, maggiore efficienza ed innovazione tecnologica. Credo poi non debba sfuggire un altro degli aspetti caratterizzanti il provvedimento, ossia un'indicazione tendente alla riconversione di alcune attività per aprire nuove possibilità di lavoro e di sviluppo nel settore ed anche un miglioramento delle condizioni ambientali con riferimento sia ai luoghi di lavoro sia alle unità abitative che si trovano vicine ai cantieri. Queste attività infatti, come noto, quasi sempre sono collocate in centri densamente abitati e le riconversioni devono tendere ad un miglioramento delle condizioni generali di vita dei lavoratori e dei cittadini che vivono attorno a tali attività.

Pur con le contraddizioni che non possono mancare di emergere quando si affrontano argomenti di questo tipo e pur con le difficoltà che si incontrano ad interpretare le esigenze volte non soltanto a soddisfare aspetti privatistici e settoriali ma a creare le migliori condizioni per lo sviluppo, noi riteniamo di aver dato vita ad un buon provvedimento. Ed è in base a tale valutazione che diamo un giudizio positivo sul testo ed annunciamo il nostro voto favorevole.

FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei ringraziare il Presidente della Commissione e gli onorevoli senatori per il lavoro che è stato svolto.

Desidererei sottolineare che il provvedimento non aveva la pretesa di risolvere tutti i problemi della cantieristica; c'è, però, lo sforzo di essere in linea con la direttiva comunitaria, di corrispondere alle attese del settore, della società in generale.

Il contributo che è stato dato dalla Commissione è stato valido e la conclusione che credo si possa trarre è che tante volte non siamo in grado, quando lavoriamo, di apprezzare l'importanza dei disegni di legge che vengono approvati.

Vorrei rivolgere un ringraziamento particolare al relatore che ha sopportato un lavoro non semplice e che è stato così corretto nell'esame di questo provvedimento.

#### **Presidenza del Presidente BERNARDI**

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la proposta di coordinamento tendente a trasferire gli articoli 35 e 36 dopo l'articolo 33.

**È approvata.**

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso con l'avvertenza che, a seguito delle modifiche testè approvate, la numerazione degli articoli risulta conseguentemente modificata.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 18,30.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

DOTT. GIOVANNI LENZI