

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

115° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 DICEMBRE 1991

Presidenza del Vice Presidente SENESI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmecanico ed armatoriale» (3072), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 6
BISSO (Com.-PDS)	5
FACCHIANO, ministro della marina mercantile	5
MARNIGA (PSI)	5
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	2, 6

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**«Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmecanico ed armatoriale» (3072), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmecanico ed armatoriale», già approvato dalla Camera dei deputati.

Invito il relatore, senatore Patriarca, a riferire sul disegno di legge.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. In attuazione delle direttive della Comunità europea, già dalla precedente legislatura Governo e Parlamento hanno intrapreso una politica di difesa e di rilancio della economia marittima italiana, ponendosi come obiettivi la ristrutturazione dell'industria navalmecanica nazionale, che a metà degli anni Ottanta versava in una crisi profonda con quasi i due terzi della forza lavoro in cassa integrazione, e lo sviluppo - tanto sotto il profilo quantitativo che qualitativo - dei mezzi di trasporto navale che l'armamento nazionale mette al servizio dell'economia del Paese.

La presente legislatura ha visto, con l'approvazione delle leggi n. 234 del 1989 e n. 107 del 1991, la conferma di una tale politica, coerentemente con gli indirizzi stabiliti nel Piano generale dei trasporti, che assegna al vettore marittimo - impiegato dal nostro Paese per il 70 per cento delle importazioni ed il 55 per cento delle esportazioni - un ruolo strategico fondamentale ai fini della creazione di un moderno sistema di distribuzione delle merci, che contribuisca a salvaguardare la competitività internazionale del paese e le sue possibilità di ulteriore sviluppo.

La politica avviata da Governo e Parlamento sta dando risultati concreti, forse superiori a quanto ci sarebbe stato da aspettarsi in considerazione delle difficoltà di attuazione di alcuni provvedimenti di legge e dell'esiguità delle risorse finanziarie stanziare.

Il carico di ordini dei cantieri italiani assicura il pieno sfruttamento della capacità produttiva fino a tutto il 1993 e, rappresentando una quota del totale mondiale significativa (pari al 3,2 per cento, tra le più alte riscontrabili in Europa), dimostra come la nostra cantieristica, pur in presenza di costanti svantaggi sul piano dei costi, riesca a contrastare l'aggressività dei concorrenti dell'Estremo Oriente.

Il rinnovamento della flotta nazionale mercantile e passeggeri sta del pari ottenendo risultati significativi, come dimostra il rapido incremento degli scaglioni di naviglio con anzianità inferiore ai dieci anni, che tra il 1988 ed il 1990 risultano ampliati di oltre il 50 per cento, fino a rappresentare un terzo della flotta e riportarsi in tal modo su valori corrispondenti alla media mondiale.

Tale ammodernamento, che risulterà accentuato con l'entrata in servizio dell'ingente quantità di navi in costruzione, coincide peraltro con il miglioramento qualitativo del naviglio, in considerazione dell'elevata specializzazione e dell'aggiornamento tecnologico delle nuove unità mercantili e passeggeri.

In questo panorama, che porta a valutare positivamente il quadro legislativo predisposto per sostenere la ristrutturazione dei cantieri ed il rinnovamento della flotta, bisogna tuttavia rilevare l'esiguità delle risorse finanziarie destinate all'attuazione dei provvedimenti adottati. Secondo le valutazioni del Governo, così come risultano dalla relazione tecnica al disegno di legge in esame, il fabbisogno per contributi ai cantieri, in relazione ad iniziative di costruzione e trasformazione di navi nonché di ristrutturazione industriale rientranti nei termini di scadenza della VI direttiva comunitaria (31 dicembre 1990), potrebbe raggiungere in limiti di impegno gli 800 miliardi ai quali andrebbero aggiunti ulteriori 80 miliardi destinati a completare gli interventi previsti sotto la precedente V direttiva (legge n. 111 del 1985). In relazione a tali investimenti, sarebbero inoltre da prevedere contributi all'industria armatoriale per circa 390 miliardi in limiti di impegno.

In considerazione di tali valutazioni dei fabbisogni finanziari, le risorse stanziare sinora risultano del tutto insufficienti.

Bisogna inoltre sottolineare come i ritardi che si sono verificati nell'attuazione della legge n. 234 del 1989 abbiano comportato slittamenti di anni nella erogazione dei contributi, che è potuta iniziare solo l'ultima estate per quel che riguarda i cantieri, mentre per gli armatori non è stata ancora avviata.

Simili ritardi finiscono per compromettere in buona parte la compensazione dei maggiori oneri che gravano su cantieri e committenti nazionali rispetto ai concorrenti esteri, alla quale è finalizzato l'intervento dello Stato, e possono determinare situazioni di grave disagio finanziario per le aziende interessate.

La disponibilità di ulteriori risorse finanziarie è indispensabile per contenere tali inconvenienti. Risulta pertanto essenziale la celere approvazione del disegno di legge in esame, teso a stanziare i pur esigui accantonamenti a suo tempo previsti dalla legge finanziaria 1991, permettendo così a cantieri ed armatori di procedere nei programmi intrapresi sulla base della vigente legislazione.

Il provvedimento in esame al Senato presenta alcune integrazioni che la Camera dei deputati ha ritenuto - favorevole il Governo - di apportare al disegno di legge proposto in origine dall'esecutivo.

Una prima integrazione normativa (articolo 3, commi 3 e 4) elimina il limite di trenta mesi relativo alla corresponsione ai cantieri degli interessi maturati sui contributi alla costruzione e alla trasformazione di navi tra la data di decorrenza e quella di erogazione. Si tratta di una norma intesa ad evitare almeno in parte gli effetti dei gravi ritardi che si

riscontrano nell'attuazione della legge e che - come già ricordato - potrebbero creare non lievi ed indebite difficoltà finanziarie alle imprese cantieristiche.

Una seconda integrazione normativa (articolo 5) vuole risolvere in anticipo con un'interpretazione autentica della legge n. 234 del 1989 eventuali dubbi circa la natura di alcuni contributi ivi previsti per i cantieri ed il regime tributario ad essi applicabile, dubbi che potrebbero derivare dalla mancata riproduzione nella legge n. 234 del 1989 del richiamo all'articolo 55, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986 che era stato via via inserito nelle precedenti analoghe disposizioni legislative proprio ai fini interpretativi. La integrazione normativa proposta, peraltro, è da considerare a costo zero per l'erario tenuto conto che essa si pone nell'ottica della prosecuzione di una disciplina fiscale preesistente. La norma accessoria di copertura, che la Camera dei deputati ha ritenuto di introdurre in proposito, si riferisce evidentemente a situazioni del tutto eccezionali ed ipotetiche ed ha quindi significato più che altro di principio.

Ritengo che il disegno di legge in esame, oltre a promuovere il rifinanziamento dei contributi previsti per la costruzione e la trasformazione di nuove navi, recuperi alcuni aspetti importanti contenuti nelle precedenti leggi, in modo particolare nella legge n. 234, relativamente agli articoli 11, 12 e 13, gli articoli per i quali la legge n. 234, pur avendo introdotto alcune indicazioni relative all'aumento del contributo per le situazioni di crisi o per le commesse di naviglio ai paesi sottosviluppati o a contributi per la ristrutturazione dei cantieri, non ha trovato gli opportuni finanziamenti, adesso indicati nel disegno di legge in esame. Tali interventi completeranno il quadro delle operazioni relative al processo di ristrutturazione dell'industria cantieristica che ha avuto di recente, in modo particolare dal Senato, una nuova spinta per una serie di prepensionamenti che senz'altro consentiranno ai nostri cantieri di alleggerirsi di quegli appesantimenti occupazionali che indubbiamente hanno portato i conti economici delle aziende in grandi difficoltà.

Tutto ciò lo dico affinché, in preparazione del 1993, anno in cui cesserà la politica degli aiuti, le nostre strutture cantieristiche possano essere poste in condizione di affrontare la concorrenza mondiale in un settore nel quale non solo la cantieristica europea, ma in modo particolare la nostra, hanno trovato e trovano enormi difficoltà.

Mi auguro dunque che il Senato voglia approvare nei termini più brevi possibili questo provvedimento, tenuto conto di quanto affermato dalla Commissione bilancio che, nel dare parere favorevole, ha vincolato l'approvazione definitiva del provvedimento all'approvazione della legge finanziaria. Poichè mi pare che la parte finanziaria non abbia subito variazioni nel corso dell'esame della Camera, ritengo che si possa tranquillamente procedere, nei giorni in cui saremo chiamati a discutere i provvedimenti di bilancio, all'approvazione di questo disegno di legge per consentire, in particolare per tutte le commesse già in portafoglio da parte della cantieristica italiana, la predisposizione di un quadro di riferimento finanziario abbastanza preciso, evitando così quanto successo in passato, cioè che contributi così importanti intervengano con pesanti ritardi, annullando quasi i benefici degli apporti finanziari statali.

FACCHIANO, *ministro per la marina mercantile*. Mi limiterò ad una brevissima considerazione sull'urgenza di questo provvedimento non senza prima ringraziare il relatore per l'ampia relazione che ha svolto, ricca tra l'altro di spunti che potrebbero dar luogo ad un ampio dibattito sull'argomento che oggi è all'attenzione di tutti gli operatori interessati a questo settore.

L'urgenza, questa è la sollecitazione che faccio alla Commissione che è sempre attiva nel portare a termine i provvedimenti che il Governo sottopone al suo esame, è dovuta al fatto che in primo luogo siamo vicini al 1993 e, come giustamente rilevava il relatore, è necessario che in questi due anni circa vengano date ai settori della cantieristica e dell'armamento le risorse necessarie per poter diminuire il *gap* che li separa dagli altri settori portanti.

In secondo luogo le industrie cantieristiche italiane, pur avendo delle commesse, hanno bisogno di un quadro certo delle risorse finanziarie per potersi orientare. In questo senso una rapida approvazione del provvedimento consentirebbe di avere un riferimento che costituirebbe la base per l'impostazione e la realizzazione di programmi.

Per quanto riguarda il parere della 5^a Commissione ritengo che se fosse presente questa condizione-capestro, per cui se non si approva la legge finanziaria non si può deliberare, l'attività andrebbe interrotta. In realtà mi sembra che per la parte di finanziaria che ci interessa non ci siano stati mutamenti, se non in positivo, e quindi la copertura è salva. Inoltre vorrei ricordare che già l'anno scorso per i provvedimenti per Roma capitale e per la salvaguardia di Venezia ci furono le stesse obiezioni poi ampiamente superate tanto che si arrivò al varo di quei provvedimenti. Per il resto non posso che rimettermi alla sensibilità della Commissione affinché entro la fine di questo anno, sperando che i tempi a disposizione lo permettano, venga definitivamente approvato questo provvedimento.

Vi ringrazio per l'attenzione e resto comunque a disposizione per altri chiarimenti al riguardo.

MARNIGA. Concordo con le osservazioni fatte dal relatore e dal Ministro sull'urgenza di approvare questo provvedimento in tempi brevi. Peraltro non mi trovo completamente d'accordo con il parere della Commissione bilancio e anzi chiedo che l'Ufficio di presidenza si faccia carico della richiesta di una interpretazione più elastica di tale parere da parte della Commissione affinché, compatibilmente con la discussione della finanziaria, sia possibile da parte nostra approvare questo provvedimento entro la fine dell'anno.

BISSO. Voglio ritornare sul problema del miglior modo di procedere. Accolgo l'appello del Ministro circa l'urgenza dell'approvazione di questo disegno di legge, però aggiungo subito che l'urgenza non può impedirci di discutere, perchè ritengo che questa fase sia essenziale per cercare di capire la portata del provvedimento. Forse l'espressione può apparire pesante, ma non credo che si tratti di una esagerazione. Sono pronto ad intervenire nel merito, ma vorrei chiedere che prima dell'approvazione vi sia questo confronto che non vuol essere dilatorio.

Avrei voluto chiedere un incontro anche con i dirigenti della Fincantieri, ma i tempi sono ristretti e quindi non so se questo incontro sarà possibile. Io ribadisco comunque la mia disponibilità perchè quanto possono dirci i dirigenti potrebbe essere utile per la definitiva approvazione del disegno di legge. Stanziamo 650 miliardi, una cifra non irrilevante, ogni elemento può essere utile per comprendere la portata del provvedimento.

PATRIARCA, relatore alla Commissione. Senatore Bisso, la Camera ha svolto un'ampia audizione sia con la Fincantieri che con la Confitarma e gli altri operatori del settore, affrontando tutti i problemi dei cantieri e del processo di ristrutturazione. I prepensionamenti hanno portato ad un organico che, secondo le indicazioni della Fincantieri, può consentire di affrontare la gestione in condizioni ottimali. Una nostra indagine sarebbe una ripetizione, basta rileggere i lavori della Camera per richiamare tutto il dibattito. Vorrei invitarla, senatore Bisso, ad approfondire questi dati della Camera, anche perchè non abbiamo il tempo per un'altra indagine. D'altra parte, non c'è nulla di nuovo.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOLYSSA MARISA NUDDA