SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

4° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MAGGIO 1984

Presidenza del Presidente SPANO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto» **(638)**

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 6, 12 e *passim*
BISSO *(PCI)* 6, 11, 14
CARTIA *(PRI)* 15
CERAMI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 14, 16
LOTTI *(PCI)* 12
MASCIADRI *(PSI)* 11, 12
PATRIARCA *(DC), relatore alla Commissione* . 2, 11, 12 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 10,55.

DISEGNO DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione dei naviglio vetusto» (638)

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto».

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, avrei voluto in questa occasione soffermarmi in maniera più approfondita sulla crisi che tocca ormai punte drammatiche e che investe il settore delle costruzioni navali. Tale crisi è accentuata anche dal ritardo con il quale questo provvedimento giunge al nostro esame, nonostante si tratti solo di un provvedimento di proroga. Comunque devo dare atto al Governo di averlo tempestivamente presentato anche se, per quella serie di lungaggini procedurali cui faceva riferimento il Presidente del Consiglio Craxi, esso viene esaminato il 16 maggio, nonostante si riferisca ad una serie di leggi il cui termine di scadenza è al 30 giugno di quest'anno.

Spero che questa nostra fatica non sia inutile. Infatti, tra l'approvazione in questo ramo del Parlamento, le difficoltà di far pervenire tale disegno di legge alla Camera dei deputati in tempo utile e l'assegnazione dello stesso da parte della Presidenza alla Commissione competente in sede legislativa, si rischia di oltrepassare la scadenza del 30 giugno. Pertanto rivolgo un invito personale al Sottosegretario per la marina mercantile affinchè si faccia carico della tempestività con cui devono essere effettuati i passaggi necessari per il varo di tale provvedimento. In tale maniera, giungendo ad una approvazione in tempi stretti, forse si potrà recuperare qualche commessa la cui contrattazione era stata resa problematica dalla mancanza del contributo di sostegno scaduto il 31 dicembre 1983.

Ritengo d'altra parte che tale materia avrebbe dovuto costituire oggetto di un decreto-legge, ma ciò non è accaduto nonostante il ministro Carta si sia adoperato in tal senso. A questo proposito vorrei ricordare alla Commissione un altro fatto.

Quando nell'estate del 1982 il Senato approvò definitivamente le leggi di sostegno, che erano la risultante delle indicazioni del piano di

settore dell'industria delle costruzioni navali, non riuscì ad approvare in tempo anche un altro provvedimento relativo alla ricerca navale. Ne ho già parlato in altre occasioni e sono veramente preso dallo sconforto nel dover nuovamente affrontare tale argomento. Questo disegno di legge, che per ragioni di tecnica parlamentare non fu approvato in tempo, si è disperso nel *mare magnum* dei disegni di legge che dovrebbero essere presentati dalla Presidenza del Consiglio e, nonostante le sollecitazioni da me fatte sia in sede pubblica che in sede privata, non se ne è saputo più nulla. Nel frattempo abbiamo l'unico centro di ricerca navale, il CETENA a Genova, che è senza fondi e senza la possibilità di sviluppare un programma di ricerca.

In questi giorni si sta svolgendo a Capri un congresso sull'innovazione nella politica dei trasporti, su iniziativa del CNR, in cui si parlerà di innovazioni tecnologiche anche relativamente al trasporto marittimo. Di tale congresso non sono state informate le sedi istituzionali: nè questa Commissione nè il Governo. Non conosciamo le indicazioni contenute in questo progetto finanziato dal CNR, anche se ci premureremo di conoscerne le direttrici per poterci in seguito adeguare ad esso.

Nello stesso tempo vogliamo sollecitare il Governo affinchè ripresenti il disegno di legge concernente la ricerca scientifica applicata al settore navalmeccanico, in quanto riteniamo che una delle basi per poter battere la concorrenza internazionale è certamente la ricerca di nuove tecnologie, di un nuovo stile di nave, che ci consenta quanto meno di poter adeguare i modelli delle nostre costruzioni navali alle nuove esigenze di mercato che si rinnovano continuamente. Ma se vengono meno anche i sostegni essenziali per i pochi istituti presenti in questo settore, che è fondamentale per una politica industriale efficace, se cancelliamo la ricerca, certamente non potremo essere adeguatamente presenti nel mercato internazionale.

Chiedo scusa di questo mio sfogo, ma noi che viviamo l'esperienza del declino inesorabile delle attività marittime ci accorgiamo che, nonostante le frequenti sollecitazioni delle forze parlamentari e politiche e delle città marinare, il degrado di tale settore si aggrava sempre più. In questi giorni su un complesso di 7.940 dipendenti delle aziende metalmeccaniche maggiori ben 4.000 sono in cassa integrazione, ossia circa la metà e, poichè nel corso di quest'anno non è stata conseguita nemmeno una commessa di rispetto per i grandi cantieri, rischiamo nei prossimi giorni una paralisi totale dell'industria cantieristica.

Questo è il quadro allarmante, in riferimento al quale vi è stamattina un ulteriore incontro presso la Presidenza del Consiglio, nella speranza che possa essere varato quel nuovo piano di sostegno dell'economia marittima che molto opportunamente il ministro Carta ha cercato di portare avanti, pur tra immense difficoltà e ancora senza l'accoglimento da parte del CIPI.

Vorrei prospettare al Presidente di questa Commissione l'opportunità di un'audizione dei Ministri interessati, in coerenza con la legge n. 599 che affida al Ministero della marina mercantile l'obbligo di presentare semestralmente una relazione sulla attuazione delle leggi di sostegno. In tale maniera si potrebbe esaminare il modo in cui sono stati

gestiti questi strumenti di sostegno, ma si potrebbero studiare anche le difficoltà che si sono incontrate, visto che tali leggi non hanno attivato *in toto* la domanda prevista.

Infatti avevamo previsto che, in base alle suddette leggi di sostegno, vi sarebbe stata una domanda complessiva per i grandi cantieri di circa 600.000 tonnellate di stazza per il nuovo naviglio, mentre siamo arrivati appena a 254.000 tonnellate con un carico pressochè inesistente al momento attuale, situazione che induce senz'altro a riflessioni molto severe.

Purtroppo la stessa CEE, che pure ha emanato nel 1981 una disposizione sul programma degli aiuti, si limita solamente a sbarrare alcune proposte di aiuto e a richiedere la regressione dei contributi. Per un grande disegno organico di sviluppo o di mantenimento di certi livelli standard dell'industria cantieristica europea, anche in sede comunitaria non si accenna ad un attivismo che pure è richiesto dalla drammatica situazione dell'industria cantieristica europea.

D'altra parte, il riferimento al Giappone è sempre costante ed anche quello alla Corea, ed io vorrei solamente ricordare a questa Commissione la tempestività con la quale questi paesi affrontano i momenti congiunturali; secondo me in nessun paese si è discusso e si discute tanto di cantieristica come in Italia, però in nessun paese come nel nostro i provvedimenti vengono presi con lentezze assolutamente indescrivibili: e quella di questa mattina è una delle riprove più efficaci.

Volevo inoltre sottolineare che il Giappone (che pure è il primo paese costruttore e detiene una fetta di mercato mondiale assai considerevole, assai importante), appena si sono affacciati anche lì processi di crisi che hanno investito, in modo particolare, il settore cisterniero, senza attendere tutte le elucubrazioni e le discussioni interminabili di vari organismi (organismi che noi andiamo sempre più a moltiplicare in una democrazia che diventa sempre meno governante), nel 1981, attraverso la costituzione della società Suncoastship (i cui maggiori azionisti sono banche e *tradings*), decise di convertire la propria flotta, prevalentemente impegnata nel settore cisterniero, al trasporto di merci alla rinfusa, perchè si era determinata la possibilità di un incremento del trasporto di merci alla rinfusa sul piano mondiale mentre per la crisi petrolifera era evidente che il settore cisterniero era in crisi, laddove invece i nostri armatori, in quel momento, facevano costruire ai cantieri giapponesi le 400.000 tonnellate che poi si sono dimostrate assolutamente inutili.

Difficoltà di ordine soprattutto finanziario poi superate grazie a massicci interventi sul capitale: questo è il tema molto importante, fondamentale. Quando andiamo a discutere della cantieristica o dell'armamento in generale dobbiamo renderci conto che l'aspetto finanziario sia dell'armamento e sia della cantieristica (che poi è una cantieristica quasi esclusivamente di Stato) rappresenta un problema che va ristrutturato, va organizzato, va ridimensionato, mentre noi invece abbiamo sempre ritenuto che i fattori determinanti fossero quelli relativi al costo del lavoro e quelli relativi all'esubero dell'occupazione.

Devo in proposito dire che sul piano dell'occupazione noi siamo andati a tagli veramente significativi, importanti, per i quali non c'è

stata forse la stessa reazione che c'è stata in altri settori; proprio di questi giorni è un dato che vi riferisco, rispetto al piano contestato della Fincantieri che prevedeva l'espulsione dai cantieri di altre 6.000 unità in funzione del *turn-over* che il sindacato tacitamente ha accettato. Già 2.500 persone sono state mandate via dai nostri cantieri e certamente, se passerà ancora del tempo, forse si arriverà anche a quella quota in maniera indolore, perchè nel momento in cui stiamo a discutere di questo problema va avanti questo programma di ridimensionamento, mentre il programma di rifinanziamento e di riqualificazione del capitale di questa azienda non l'abbiamo nè messo in discussione nè affrontato in maniera coerente.

Vi dicevo che il Giappone ha consentito alla società Suncoastship di dare solo di recente il via ad un piano perfezionando ordini per 111 unità. La ristrutturazione di questa flotta importante, di uno dei gruppi più grossi del Giappone, ha consentito il perfezionamento di contratti per 111 unità. Questo significa anche attivare la domanda di nuove costruzioni, ma questo è stato reso possibile attraverso l'intelligente riconversione di questa flotta e attraverso l'individuazione di quelli che erano i nuovi flussi di traffici e attraverso, in modo particolare, il potenziamento finanziario operato dallo Stato del capitale di questa società.

Purtroppo noi invece con questi strumenti, che ritenevamo dovessero dare quanto meno un apporto per mantenere i livelli standard di produzione, non siamo riusciti a raggiungere questi ultimi sia per effetto del ritardo, sia per effetto delle condizioni particolari del mercato italiano, e ci siamo affidati tutti al varo di questo nuovo piano-programma che investe non solo il cantiere ma investe anche l'armamento, anche attraverso un intervento abbastanza significativo del Governo sul piano finanziario, sul piano, per così dire, del ristoro dell'armamento per poter ad esso consentire nuovi ordinativi e attraverso anche quel programma di ristrutturazione della nostra portualità che deve rimettere in competitività i nostri maggiori scali e deve ristabilire quel circuito porto-armamento-cantieri che è l'unico elemento importante, fondamentale per la ripresa complessiva del settore marittimo.

Fatta questa premessa devo dire che il disegno di legge di proroga delle leggi di sostegno del settore che è al nostro esame e, segnatamente, della n. 598, della n. 599 e della n. 600, importa pochissime variazioni; sposta solamente la data del 31 dicembre 1983 al 30 giugno 1984 e poi introduce alcune modificazioni, tra le quali di rilievo sono solo quelle contenute nella modifica della legge n. 600, che è quella sulla demolizione, modifica che vede aggiunto un comma relativo alle grandi trasformazioni. Le grandi trasformazioni, che sono equiparate alle nuove costruzioni e che erano rimaste fuori dal finanziamento, possono costituire un incentivo per quegli armatori che hanno ancora delle navi obsolete e che, attraverso le grandi trasformazioni, vengono utilizzate per nuovi compiti e per nuovi itinerari. Tali trasformazioni sono collegate con la possibilità di ottenere contributi pari a 25.000 lire a tonnellata per le unità che vengono completamente trasformate attraverso un processo di demolizione e ricostruzione.

Va dato atto al Governo che questa volta tempestivamente ha fatto avere alla Comunità questo disegno di legge per poter ottenere preventivamente l'assenso, ed essendosi soffermata la Comunità in ordine all'aumento dei costi (che, cosi come era stato preventivato da noi, non è stato accettato, cioè a totale carico dello Stato tra l'atto di firma del contratto e la prosecuzione dei lavori) si sono rese necessarie alcune indicazioni differenziate per poter, in un certo senso, aggirare un rilievo che aveva fatto la Comunità.

Per il resto non mi pare che ci siano variazioni di rilievo e non si fa altro che confermare il nostro giudizio positivo su questo disegno di legge, anche se riconosciamo che sarà uno strumento non sufficiente per poter rianimare quello che ormai sta diventando un cadavere, cioè l'industria cantieristica italiana. E, nonostante che accanto a questo ammalato grave ci siano tanti bravi medici e ci sia tanto clamore e sollecitazione, purtroppo non si è ancora imboccata la strada giusta – questo lo dico al Governo con grande angoscia – per poter, quanto meno, nella congiuntura, qualunque tipo di intervento operarlo in tempi brevissimi perchè oltretutto siamo in presenza di un costo del denaro che ancora mantiene livelli altissimi e un provvedimento congiunturale, che arrivi con mesi o con anni di ritardo, certamente non conseguirà quegli obiettivi che si vogliono raggiungere.

Concludo il mio intervento raccomandando alla Commissione l'approvazione rapida di questo disegno di legge, per poter dare la dimostrazione quanto meno al paese della sollecitudine della Commissione di merito, che a questo problema ha sempre prestato particolare attenzione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Signor Presidente, debbo subito dichiarare che il nostro voto su questo disegno di legge, inerente alla proroga dei provvedimenti per la cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto, sarà favorevole. La ragione fondamentale di questo voto favorevole è rappresentata dal fatto che dal 31 dicembre del 1983 l'intero settore è privo di qualsiasi incentivo a causa della scadenza dei provvedimenti che lo riguardano. Il provvedimento inoltre ha una durata temporale assai limitata, cioè sei mesi, e si propone di attivare finanziamenti che erano già stati stanziati con alcune leggi precedenti (come quelle del 14 agosto 1982, n. 598, n. 599 e n. 600) e che figurano nella voce residui passivi. Attivare questi residui passivi, questi soldi non spesi, riteniamo che sia molto giusto e che si debba procedere in tal senso. Per quanto tardivo, questo provvedimento, che è del tutto inadeguato alle esigenze del settore cantieristico, risponde comunque ad alcune esigenze impellenti. Queste sono le motivazioni di fondo del nostro atteggiamento e del nostro voto favorevole al disegno di legge che ci viene proposto in questa sede.

Fatte queste premesse, desidero procedere ad alcune considerazioni. Innanzi tutto debbo sottolineare che questo disegno di legge (credo che sia il relatore, senatore Patriarca, sia il sottosegretario di Stato per la marina mercantile, onorevole Cerami, non avranno difficoltà ad ammetterlo) non è indicativo di nuovi indirizzi di politica economica

che si prefiggano un mutamento rispetto al passato. Al contrario ritengo che questo provvedimento da questo punto di vista sia indicativo (scusate la espressione) di niente. Proprio il perdurare di questa assenza di nuovi indirizzi e di nuove scelte che innovino rispetto al passato mi induce a fare un'altra considerazione. Quando la flotta nazionale di un paese marittimo per eccellenza, come l'Italia, giunge al livello del 2,3-2,4 per cento rispetto all'intera flotta mondiale e quando l'industria cantieristica nazionale, nella produzione di naviglio, in cinque anni – dal 1978 al 1982 (se aggiungiamo il 1983 la situazione peggiora ulteriormente) – non riesce a produrre che l'1,5-1,6 dell'intera produzione mondiale, cioè delle 1.432 navi in costruzione attualmente quelle italiane sono solamente dieci (quindi anche attraverso questo calcolo arriviamo sotto al due per cento), ritengo di poter affermare che siamo veramente giunti ad un punto limite, oltre il quale ogni arretramento costituisce la sanzione di fatto (scusate questa espressione) della nostra fuoriuscita dal mercato della economia marittima e dal novero dei paesi marittimi industrialmente avanzati.

Quando si ha una percentuale di presenza rispetto alla costruzione del 10, del 12, del 20 per cento e si arretra dell'1 o del 2 per cento, si continua a rimanere ampiamente sul mercato; ma quando gli indici di presenza sono quelli che ho citato (e se non lo sono smentitemi, anzi vi sfido a smentirmi) arretrare che cosa significa? Ecco il significato; ed il senso del punto limite. Il non arretrare rappresenta una condizione per rimanere sul mercato!

Se tutto quanto ho detto fino ad ora è vero, si pone alla nostra attenzione un problema. L'indirizzo di politica economica nel settore di cui discutiamo (flotta e cantieristica, lascio infatti da parte i porti) che indirizzo è? Persegue una finalità di accrescimento di questa nostra flotta rispetto alla flotta mondiale e alla cantieristica mondiale? Questo è il dato emergente di un indirizzo di politica economica nel settore in questione? Ritengo che non sia così in base a quel poco che conosco e non mi convincono le affermazioni di pianificazione e di progetti più o meno velleitari, che poi non sono altro che progetti di finanziamento, punto e basta! Un programma è una cosa del tutto diversa da un insieme di miliardi stanziati, è una cosa più complessa e avremo modo di affrontare di nuovo questo aspetto.

Per rispondere alla domanda che ho fatto debbo dire perciò che gli orientamenti prevalenti e i dati emergenti che scaturiscono dalla politica governativa sono tali che, se attuati, porterebbero ad un ulteriore arretramento della già bassa presenza in percentuale di questi due settori dell'economia marittima rispetto al contesto mondiale. Mi riferisco in particolare (mi sembra che anche il relatore, senatore Patriarca, ne ha parlato poco fa) al piano della «Fincantieri» e al piano della «Finmare» che sono, il primo, un piano di riduzione e, il secondo, un piano di smobilizzo. Che cosa significa tutto ciò? (anche su questo aspetto desidererei avere una risposta precisa). Vuol dire che il Governo intende rinunciare in modo definitivo alla possibilità che l'Italia abbia un ruolo attivo nei traffici internazionali, per il trasporto via mare, accettando pertanto come conseguenza logica la completa dipendenza del nostro paese dall'armamento estero per il suo movimento di esportazione e di importazione di merci? Desidero quindi avere una

risposta ben precisa a queste domande ed ora anticipo un'altra domanda.

Certamente non è questo l'orientamento del Governo. Nessun Governo può dichiarare che il suo orientamento sia quello di far sì che l'Italia diventi un paese completamente dipendente dall'armamento estero per questo servizio così essenziale.

Per tali ragioni vorrei conoscere gli atti concreti, le iniziative e le proposte con cui il Governo rende credibile l'intenzione di rendere completamente indipendente dall'estero l'economia italiana ed intorno a cui lavora.

È importante che non siano soltanto ipotesi puramente personali e che possibilmente non ci si riferisca ai progetti di ridimensionamento della flotta che ci vengono propinati come elementi di una politica industriale (per quanto riguarda la cantieristica) atta ad accrescere la presenza e l'efficacia sul mercato dell'Italia.

Si parla tanto di decisionismo. È vero, occorre decidere ma bene poichè, se si prendono decisioni errate, i tempi tendono ad accrescersi anzichè a ridursi.

Signor Sottosegretario, cosa impedisce di decidere una organica politica marinara? Vorrei avere al proposito una risposta concreta, una proposta precisa. Anche il senatore Patriarca ha ricordato la situazione drammatica in cui versa il settore e tutte le analisi compiute ci conducono a conclusioni negative.

Potremmo organizzare delle conferenze sul ruolo strategico ricoperto dalla marineria, dalla flotta, dai porti; siamo in presenza di un decremento del peso specifico dell'Italia nel settore della flotta e del prodotto dei cantieri italiani.

Cosa impedisce di decidere? Voi, uomini del Governo, siete in grado di individuare quali siano gli impedimenti e quindi su che cosa occorra far convergere gli sforzi per spostare gli ostacoli e per perseguire finalità di interesse nazionale?

Il collega Patriarca ha affrontato la questione anche dal punto di vista occupazionale, poichè la crisi della cantieristica necessariamente porta con sè anche tale problematica. Il settore è in procinto di espellere alcune migliaia di persone dal processo produttivo, che si assommeranno agli oltre due milioni di disoccupati italiani.

L'andamento della situazione che stiamo esaminando produce effetti non soltanto sul versante occupazionale ma anche su quello più propriamente politico, in quanto interessa più problemi: ad esempio la questione dell'autonomia nell'approvvigionamento e nel trasporto via mare di manufatti nazionali.

Vorrei sottolineare (anche per fornire elementi di valutazione ai colleghi che non sono troppo addentro alla questione) come si stia allargando sempre di più la forbice tra il bisogno di trasporto via mare ai fini economici nazionali, legato alla crescita economica che abbiamo avuto (e adesso a quel tanto di avvio e di ripresa di cui si manifestano i primi segni) e la capacità della flotta italiana a fronteggiare il tutto.

Non è una forbice dell'oggi ma rappresenta un dato storico; per non annoiarvi troppo con la storia, mi limiterò a risalire al vicino anno 1957 in cui la dipendenza dall'estero era intorno al 52-53 per cento. Il resto era trasportato con la flotta nazionale. Nel 1983 la forbice si è allargata e

dal 52-53 per cento è passata al 78 per cento. Pertanto, dati alla mano, vediamo che la dipendenza è aumentata oltre il 24 per cento.

Stando così le cose, se nulla innoviamo negli indirizzi e nelle finalità degli indirizzi, la nostra dipendenza dall'armamento estero, per approvvigionare l'economia italiana e per il trasporto dei manufatti, supererà ben presto l'80 per cento. Si comprende come entrino in gioco non soltanto i problemi dell'occupazione ma anche questioni gravi dal punto di vista politico: i problemi dell'autonomia nell'approvvigionamento delle materie prime necessarie ai fini dello sviluppo economico nazionale. In termini economici e finanziari significa andare al di là dei 1.250 miliardi di deficit nella bilancia dei pagamenti.

Adesso non vado oltre, ci ritorneremo sopra. Dopo le considerazioni che ho voluto fare in termini di autonomia di approvvigionamento e di costo, vorrei anche dire che al limite se qualcuno pensasse che di questo servizio si può fare a meno o che ci si può rivolgere ad altri per beneficiarne, a parte il fatto che bisognerebbe dare una risposta a quattrocentomila lavoratori, occorrerebbe anche sapere se dal punto di vista finanziario ricorrere completamente all'armamento estero significhi una spesa di 5.000 o 4.000 miliardi. Quindi, crisi o non crisi, questo è un servizio cui non possiamo sottrarci. Da questo punto di vista occorre operare per un efficiente sistema di trasporto delle merci di massa via mare con tecnologie avanzate, essenziale per un paese industriale senza materie prime come l'Italia.

Vorrei ancora aggiungere che fino ad oggi il Governo ha affrontato le conseguenze del calo della domanda, nel caso specifico parlerò di naviglio – è un fatto che, come ha detto il senatore Patriarca, troviamo in tutte le analisi e che comincia a dare perfino fastidio – ponendo il problema del ridimensionamento. Chi ha buona memoria, io non l'ho più tanto, ricorderà che il problema del ridimensionamento parte con il piano Pieraccini. I discorsi di allora sono gli stessi di oggi, non è cambiato niente nelle motivazioni: cala la domanda. C'è uno squilibrio tra capacità di offerta dei cantieri e la domanda. Ciò si è dimostrato non vero, ma non importa, serviva per ridurre la produzione dell'industria cantieristica. In seguito si è avuto il piano Caron, ma non farò la storia di questi ultimi anni fino ai giorni nostri allorchè si ha la proposta di un ulteriore ridimensionamento, solo che allora partivamo da 500.000 tonnellate ed oggi abbiamo la presenza cui ho fatto prima riferimento.

Perchè, signor Sottosegretario, mai una volta il Governo ha risposto ai problemi del ridimensionamento, del calo della domanda non in termini di ridimensionamento della capacità produttiva ma in termini tesi a far svolgere al nostro paese un ruolo sul piano dell'offerta? Un conto è dire che se si riduce la domanda diminuisce la potenzialità cantieristica, e un conto invece è se si prende atto che la domanda si è ridotta. Erano circa 2.000 le navi nel 1975-1976; sono circa 1.400 nel 1983-1984. Sono sempre 1.400 e non siamo quindi ad una domanda uguale a zero. Se ci si pone il problema, lo si deve affrontare non in termini di riduzione unicamente dei finanziamenti ma entrando nel merito di un'analisi dei costi, disaggregando i dati per capire fino in fondo dove si deve intervenire per abbassare questo 15 per cento in più, ammesso che sia tale, per mettere in condizioni la cantieristica, attraverso interventi di ordine strutturale, di produrre alle stesse

capacità di mercato dei giapponesi. Per quanto riguarda i salari, in Giappone è finita la storia del pugno di riso, per fortuna il problema della capacità competitiva dei giapponesi riguarda gli investimenti, la tecnologia; chi nega questo, appartiene al passato. Pongo allora una domanda: mi chiedo come mai in Giappone si è in grado di dare una risposta. Chiederemo questo anche ad altre persone che prendono certe decisioni: perchè non si agisce in termini di offerta? Questo comporterebbe realmente la definizione di programmi e piani, in modo da intervenire sui nodi di natura strutturale per mettere in condizioni i cantieri di produrre a costi competitivi.

C'è il problema della qualità del prodotto ed è una vergogna per il Governo il non avere tradotto in legge uno stanziamento di 20 miliardi per la ricerca nella propulsione. Il Giappone ha investito 100 miliardi, esaurendoli in due anni, nella ricerca per la propulsione e la sicurezza: non si tratta più del pugno di riso, ma di massicci investimenti in questo settore.

Non è un caso che l'impostazione da cui muove la Fincantieri non faccia riferimenti precisi a questioni come il costo del prodotto nave. La ragione di questo la chiederemo al dottor Basilico. Perchè nessun riferimento al costo del prodotto nave? Lo vogliamo sapere, chiediamo dati precisi e disaggregati per discutere e affrontare il problema con una nostra analisi per quanto riguarda i costi. Vedremo allora che il costo del lavoro che incide per il 10 o l'11 per cento non è un punto sul quale far leva per raggiungere più alti livelli di capacità competitiva del prodotto nazionale.

Non si fa riferimento al miglioramento della presenza sul mercato internazionale. Perchè, signor Sottosegretario, l'industria nazionale deve autoescludersi per propria scelta dal mercato internazionale? Me lo sa dire? Le sembra giusto che l'industria nazionale assuma come principio l'autoescludersi anche dal mercato nazionale? Dica se le sembra giusto.

Nulla si dice pure per quanto riguarda la diversificazione produttiva. Non si spende una parola per la ricerca. È significativo poi il fatto che quel piano individui le condizioni dell'esistenza dell'industria cantieristica nazionale in una politica di assistenza. Si parla infatti di chiudere il cantiere di Genova e il dottor Basilico ripeterà che si sceglie Genova non per ragioni economiche ma geopolitiche. Che parolona!

E sapete a che cosa si riduce la geopolitica? Al fatto che non si può chiudere il cantiere di Castellammare di Stabia nè quello di Palermo, per motivi di tranquillità sociale. Si decide allora di chiudere quello di Genova, ma non per ragioni economiche, bensì perchè si ritiene che Genova, considerata più ricca di strutture industriali, potrà riassorbire nel suo complesso produttivo quel patrimonio di manodopera che si disperde.

Mentre il presidente Basilico proponeva questo, però altri proponevano la chiusura dell'Italsider, della FIT, dell' Ansaldo e così via, per oltre 30.000 lavoratori: veniva proposto cioè il declassamento di una città industriale. Ciò è stato ammesso, ma si è trovata un'affascinante parola per giustificarlo: geopolitica. Non voglio chiudere Castellammare soltanto che Basilico ha fatto un discorso che prescinde da valutazioni economiche. Infatti, se le valutazioni di ordine economico fossero state tenute presenti, si sarebbe dovuto chiudere qualcos'altro.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Anche la vostra risposta non è stata coerente, essa infatti faceva riferimento ad una tradizione di carattere politico. Si disse che il nucleo storico comunista era presente in quel cantiere e che pertanto il PCI non ne avrebbe mai tollerato la chiusura.

BISSO. La tradizione ed altro sono tutti discorsi che non c'entrano. In quel cantiere il Partito comunista è forte come lo è anche a Castellammare di Stabia.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Allora anche la vostra contestazione di natura politica era sbagliata, doveva essere semmai di natura economica.

BISSO. Non è questo il problema. Abbiamo contestato quella scelta, come contestiamo l'intero piano, perchè qui non siamo di fronte ad un programma di sviluppo, ma di smantellamento e di smobilitazione.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Non abbiamo mai parlato di sviluppo.

BISSO. Voglio dire che quel piano si basa sulla continuità di una politica assistenziale. Se voi lo studiate con attenzione, infatti, non farete fatica a rendervi conto che con esso viene proposto un regime legislativo che si limita a fornire un insieme di sostegni finanziari ai cantieri, all'armamento, alla demolizione e a prevedere un rigido controllo sulla importazione di navi usate dall'armamento estero, senza proporre per la cantieristica che dovrebbe rimanere delle modificazioni tali da renderla competitiva. Al contrario, il settore continuerebbe ad essere assistito.

Faccio espressa richiesta perchè, per giungere alla soluzione del problema, si operi un confronto tra la Commissione, i Ministri interessati e i dirigenti delle diverse finanziarie. Propongo cioè di sentire in un'audizione il presidente dell'IRI Prodi, il presidente della Finmare Paolicchi, il presidente della Fincantieri Basilico, il ministro Darida ed il ministro Carta. Credo che anche il relatore Patriarca sia d'accordo su questa mia richiesta.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Mi accingevo a dirlo nella replica.

BISSO. Vedremo in seguito se anche i compagni socialisti sono dello stesso parere. Questo incontro si rende indispensabile, perchè abbiamo bisogno di un confronto molto serrato che entri nel merito delle questioni e ne metta in risalto gli aspetti più importanti.

MASCIADRI. Desidero iniziare il mio intervento partendo da una considerazione che credo ci trovi tutti concordi. Ci sono dei settori in crisi e il primo di essi è quello della cantieristica. Ad esso naturalmente se ne aggiungono altri, quali il settore chimico e siderurgico, ma la cantieristica, ahimè, primeggia in fatto di crisi.

Raccolgo e faccio mie le considerazioni avanzate poco fa dal senatore Bisso e che in seguito, come ha già annunciato, svolgerà anche il collega Patriarca, a proposito di un confronto su questo specifico argomento. Parlo di confronto e non di indagine conoscitiva perchè di tale indagine ho il terrore. Sono abbastanza esperto in materia, infatti, per sapere che normalmente si apre l'indagine, si fa la replica, la controreplica, si continua ad indagare, si analizza, ma non si riesce mai ad arrivare alla sintesi; e questo, come dicevo, mi spaventa un poco.

Comunque, se i colleghi ritengono indispensabile procedere ad un'indagine conoscitiva, facciamola pure, poniamo però ad essa almeno dei termini precisi, che so, uno, due, tre mesi, in modo da chiudere in breve tempo e non fare come per l'indagine di cui anche stamattina ci siamo occupati, che dura ormai da tre anni e mezzo. È inutile fare le cose soltanto per brillare in attivismo.

LOTTI. Dopo le critiche che abbiamo ricevuto, credo invece che sia doveroso per la nostra dignità di parlamentari brillare in attivismo.

MASCIADRI. Ritengo che due mesi possano essere sufficienti per condurre a termine questo confronto o indagine che dir si voglia. Conosciamo tutti i numerosi impegni del Parlamento, ritengo però che con tre o quattro audizioni si possa chiudere l'argomento ed avere così cifre e dati tali da confortare la nostra azione.

Pur collegandomi alle considerazioni e preoccupazioni che i senatori Patriarca e Bisso vi hanno già espresso, sono dunque convinto che un confronto si renda necessario per arrivare alla conclusione di questo problema che, per la verità, ritengo di difficile soluzione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Io non desidero affatto iniziare una nuova indagine conoscitiva, ci mancherebbe altro. Abbiamo fatto questioni di tempo, figuriamoci quindi se penso sia il caso di disperdere un argomento così drammatico in una indagine del genere. Ritengo però necessario ascoltare, come ha fatto la Camera, i protagonisti del settore. E i soggetti veri della politica armatoriale nel nostro paese, non sono il Ministro della marina mercantile o delle partecipazioni statali, ma il Presidente dell'IRI e il Presidente della Fincantieri. Questo è un dato di fatto del quale bisogna prendere conoscenza.

PRESIDENTE. C'entra il Governo.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. È chiaro, il nostro interlocutore istituzionale è il Governo, ma su questo argomento l'amico Bisso ha posto degli interrogativi inquietanti ai quali desidero dare risposta perchè erano contenuti anche nel mio intervento.

Occorre individuare i soggetti che devono essere maggiormente sensibilizzati, perchè abbiamo avuto un confronto con i due Ministri interessati cui abbiamo mostrato le nostre preoccupazioni e le nostre riserve. Nonostante qui si sia parlato di politica industriale nel settore

delle partecipazioni statali, non esiste tale tipo di politica in questo stesso settore. Mi pare che al riguardo possiamo essere tutti d'accordo, ma, poichè vogliamo individuare le possibili vie d'uscita, è necessario avere un confronto più serrato con soggetti più specificamente competenti, quali appunto il presidente dell'IRI e i presidenti delle finanziarie.

Ritengo pertanto che a brevissima scadenza occorra convocare tali persone (ciò può occupare anche una sola seduta) in modo che si affrontino definitivamente le questioni al nostro esame, anche per capire dove si vuole arrivare e se sono accolte le nostre sollecitazioni che sono il frutto di un'elaborazione che ci viene dal sindacato e meno dall'armamento.

Infatti – questo è il punto cruciale e non voglio anticipare la risposta del Sottosegretario – prendiamo atto oggi di un dato storico importante. Mentre prima, dieci anni fa, l'armamento sul piano dell'incidenza nell'economia e nella politica del paese era certamente il settore di maggiore spessore (non per nulla Costa è stato presidente della Confindustria e non per nulla l'armamento aveva in mano i maggiori quotidiani di informazione), oggi purtroppo i centri di potere economico e di indirizzo si sono spostati. È inutile che ci interroghiamo su dati che tutti più o meno conosciamo. Proprio nel settore dei trasporti oggi c'è l'ingombrante presenza della Fiat che certamente influenza la cultura politica e, anche se indirettamente, questa perdita di spessore del settore navalmeccanico nel nostro paese. È inutile farci illusioni. La concorrenzialità dei mezzi su strada è tale che ha notevolmente ridotto le capacità del settore navalmeccanico che era tradizionale in un paese come il nostro con 8.000 chilometri di coste, con 240 porti e con una importante vocazione al cabotaggio e ai trasporti marittimi. Ci sono state purtroppo queste variazioni nella storia economica del nostro paese ed oggi la CONFITARMA è solo in grado di chiedere dei sostegni per sopravvivere, ma non è in grado di proporre – come accade invece in Giappone – delle grandi trasformazioni e degli interventi programmatori rivoluzionari e diversi.

Ci troviamo di fronte ad interlocutori spenti e forse su questo piano ha maggior peso il sindacato nell'ambito della FLM. Infatti se c'è stata una certa spinta per questi provvedimenti, che non sono risolutivi e non sono in funzione dello sviluppo ma in funzione del tentativo del mantenimento di uno status quo, lo si deve – lo dico perchè partecipo a tale travaglio – alla maggiore importanza che il sindacato ha in questo settore.

Vorrei dire però al Gruppo comunista che questo tentativo, che appartiene ad una cultura diversa che si è andata consolidando nel nostro paese, ha dato luogo anche nel corso di qualche dibattito in questa Commissione ad un atteggiamento da parte del Partito comunista stesso che non abbiamo sufficientemente capito.

Quando il ministro Signorile nel proporre il piano dei trasporti ha tentato di ridurre il Ministero della marina mercantile ad una direzione generale, quindi ad una sezione del più complesso Ministero dei trasporti, ha posto la premessa degli attuali risultati. Per cui alla fine, nonostante il Ministro della marina mercantile abbia cercato in tutte le circostanze, anche in sede CIPI, di far sentire il peso di questo settore

che attraversa una crisi quasi irreversibile, siamo ancora attendendo che il Comitato discuta questo piano. È necessario pertanto che ci attrezziamo tutti. Sono fondamentalmente convinto che su questo settore possiamo recuperare moltissimo anche perchè, a differenza della siderurgia, c'è un passivo minore (di 1 milione e 200 mila tonnellate) per cui, in una politica di ripresa, vi è anche la possibilità di recuperare quote di mercato nazionale. Per ciò qualsiasi azione, non solo di carattere assistenziale ma anche di carattere propulsivo, certamente può essere ripagata da un recupero di traffico alla bandiera italiana, per il qual fine sono in atto una serie di iniziative.

Il ministro Carta l'ha detto più volte: arriveremo anche alla riserva di carico in questi giorni. Ad Anversa è in corso un convegno in cui gli operatori marittimi e armatoriali europei hanno impostato questo problema e non dobbiamo dimenticarci anche della presenza e dell'attivismo delle famose «bandiere ombre» che operano nel nostro paese sottraendo traffico.

BISSO. Occorre appurare quale tipo di difesa attua il Governo.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Il Governo ha impostato anche il problema relativo al recupero di bandiera ed esso è collegato con il nuovo piano. Non vorrei attardarmi su tale discussione, ma ritengo che dobbiamo tutti quanti fare uno sforzo per rivitalizzare questo settore e per consentirgli di avere maggior peso nel contesto generale della situazione politico-economica del paese, perchè solo così si potrà veramente passare dalle lamentele e dalle analisi a vere e proprie indicazioni operative.

CERAMI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Devo dire con molta sincerità che ho ascoltato delle argomentazioni pregevoli, però stamane dovevamo esaminare un disegno di legge di proroga delle leggi nn. 598, 599 e 600 del 1982 e ciò credo che sia stato accettato da tutti i commissari.

Rispondo subito all'appunto del relatore. Senza dubbio il Governo cercherà di rendere operativo tale provvedimento nei tempi più celeri e più veloci in quanto non manca molto alla scadenza del 30 giugno.

Devo comunque ringraziare perchè mi avete sgomberato il campo dalla discussione sul disegno di legge di proroga. Abbiamo affrontato altri argomenti tutti interessantissimi - non me ne dolgo - e molti degli interrogativi che solitamente ci poniamo, però essi attengono poco alla discussione odierna e maggiormente al piano per il 1984-86.

Debbo ringraziare particolarmente il senatore Bisso per gli interrogativi che ha posto al Governo e di cui il Governo si farà carico; ad alcuni di questi interrogativi però ha risposto direttamente lo stesso senatore Bisso, ad altri risponderemo con la presentazione del piano.

Per quanto riguarda, signor Presidente, l'audizione delle parti, io non ho nulla in contrario a che le parti siano sentite, però noi già abbiamo fatto, per la materia del disegno di legge, degli incontri - circa otto o nove - con le parti sociali e politiche; il programma deve essere approvato, come sapete, in tempi brevissimi dal CIPE e quindi non vorrei che questa audizione ci portasse ad altra perdita di tempo ed

all'aggravarsi di problemi che senza dubbio (non abbiamo difficoltà ad ammetterlo) sono seri e interessano non soltanto la politica marinara del nostro paese, ma soprattutto l'economia del nostro paese. L'economia di questo settore ha bisogno non soltanto di incentivazioni assistenziali, ma anche forse di un poco di fantasia. La tradizione marinara del nostro paese deve essere rivitalizzata e si deve compiere un salto non soltanto di qualità, perchè la qualità dei nostri cantieri – e in questo sono d'accordo col senatore Bisso – non ha nulla da invidiare a quella dei cantieri stranieri, ma un salto dal punto di vista della produttività e del mantenimento dell'occupazione.

Certo ci troviamo di fronte ad una situazione gravissima di grande interesse, ma soprattutto, come ha detto il senatore Patriarca, ci troviamo di fronte ad una situazione della politica generale dei trasporti, ad una presa di posizione che ormai dura da molti anni, quella che cerca di ridurre il Ministero della marina mercantile soltanto ad una appendice di qualcosa di più grosso che voi sapete cos'è. Quindi bisogna mettersi d'accordo in primo luogo sui compiti e sul significato del Ministero della marina mercantile, su quello che attiene alla marina mercantile, e poi affrontare i conseguenti problemi.

Detto tutto questo e non avendo risposto – ma me ne assumo l'incarico – direttamente alle osservazioni che sono state fatte, io prego la Commissione di approvare questo disegno di legge e prego anche che quella audizione che si deve fare si faccia – lo ripeto – in tempi brevissimi, perchè i tempi sono stretti non soltanto nei confronti del piano-programma (che è già in fase di preparazione), non soltanto nei confronti del CIPE, ma anche, e forse soprattutto, nei confronti delle autorità a cui dobbiamo comunicare, per i relativi compensi, il piano triennale 1984-1986.

PRESIDENTE. Devo qualche precisazione per quello che riguarda le indagini conoscitive e le audizioni.

Sapete che noi abbiamo un Regolamento diverso da quello della Camera, il che rende più efficace la nostra iniziativa, ma la limita: senza un affare assegnato non possiamo procedere ad audizioni ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento. Ovviamente l'affare assegnato poteva essere quello di oggi, ma essendoci una notevole urgenza in proposito non era questa l'occasione buona. Mi riservo perciò di sottoporre all'Ufficio di presidenza la proposta di effettuare una indagine conoscitiva sull'economia marittima, in tempi congrui rispetto agli altri impegni della Commissione.

Questa potrebbe essere una soluzione di maggior respiro, che potrebbe darci una visione ampia della materia.

CARTIA. Immaginando che il Ministero sia a conoscenza delle tematiche legate alla cantieristica, allora, per avere delle conoscenze più specifiche, domando se potrebbe farci avere delle documentazioni di quanto è già avvenuto o, eventualmente, delle documentazioni di tipo bibliografico.

PRESIDENTE. Preghiamo allora il sottosegretario Cerami, qui presente, di farsi carico di questa nostra richiesta di aggiornare la

documentazione, in maniera più soddisfacente di quanto ogni singolo Commissario potrebbe fare per proprio conto, per poi affrontare il problema al nostro esame.

Deve essere ancora svolto un ordine del giorno del senatore Patriarca ed altri. Ne do lettura:

«La 8ª Commissione permanente del Senato,

tenuto conto della gravissima crisi dell'industria cantieristica e dell'armamento nazionale;

rilevato che nel corso della passata legislatura non è stato possibile approvare il disegno di legge di modifica ed integrazione della legge 5 maggio 1976, n. 199, recante provvidenze per la ricerca applicata nel settore della costruzione e propulsione navale,

impegna il Governo a presentare il predetto disegno di legge con la massima urgenza al fine di dare attuazione, benchè tardivamente, ad una delle basilari indicazioni del piano di settore per la cantieristica, consentendo al Centro di tecnica navale (Cetena) di rafforzare il suo ruolo nel campo della ricerca applicata, di fondamentale importanza per il recupero della competitività della navalmeccanica italiana e per l'ammodernamento della flotta».

0/8/638/1 PATRIARCA, MASCIADRI, FONTANARI, BISSO, CARTIA, PAGANI Maurizio

PRESIDENTE. Invito il Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno.

CERAMI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'ordine del giorno è così esaurito. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

TITOLO I

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 598, E ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 599

Art. 1.

Le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 598, e nella legge 14 agosto 1982, n. 599, nonchè i termini previsti dalle stesse leggi scadenti il 31 dicembre 1983, sono prorogati al 30 giugno 1984.

Le percentuali di contribuzione sono pari a quelle previste per l'anno 1983.

È approvato.

Art. 2.

L'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, si applica anche alle costruzioni il cui inizio sia compreso nel periodo dal 1° gennaio 1984 al 30 giugno 1984.

È approvato.

Art. 3.

Nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, la espressione «, un contributo pari all'aumento percentuale dei costi di produzione riferito al prezzo contrattuale,» è sostituita dalla seguente: «, un contributo non superiore all'aumento percentuale dei costi di produzione, riferito al prezzo contrattuale,».

È approvato.

Art. 4.

L'articolo 6 della legge 14 agosto 1982, n. 598, nonchè il terz'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono abrogati.

È approvato.

TITOLO II

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 600

Art. 5.

Alla legge 14 agosto 1982, n. 600, vengono apportate le modifiche e le integrazioni di cui ai seguenti articoli.

È approvato.

Art. 6.

All'articolo 1, primo comma, l'espressione «possono essere concessi i benefici previsti dal successivo articolo 2» è sostituita dalla seguente: «possono essere concessi i benefici previsti dal primo comma del successivo articolo 2».

Il termine del 31 dicembre 1983, previsto dal secondo comma dell'articolo 1, è prorogato al 30 giugno 1984.

All'articolo 1 sono aggiunti i seguenti commi:

«Alle imprese che fanno effettuare i lavori di trasformazione, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di

navi mercantili a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno tre anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate devono stipulare i relativi contratti entro il 30 giugno 1984.

Sono escluse le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, nonchè quelle relative ad unità da diporto ed a navi che non siano in possesso, anche dopo l'esecuzione dei lavori, del certificato di navigabilità. In caso di cancellazione per vendita all'estero dell'unità assistita dai benefici della presente legge, intervenuta entro tre anni dalla data di ultimazione dei lavori di trasformazione, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, in vigore alla data di dichiarazione di decadenza».

È approvato.

Art. 7.

All'articolo 2 è aggiunto il seguente comma:

«Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata dell'unità da trasformare può essere concesso un contributo di lire 25.000. Detto contributo può essere elevato fino a lire 50 mila per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 8. Detto contributo non può in ogni caso risultare superiore al 6 per cento del prezzo dei lavori di trasformazione ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile».

È approvato.

Art. 8.

All'articolo 3, primo comma, l'espressione «contributi di cui al precedente articolo 2» è sostituita dalla seguente: «contributi di cui al primo comma del precedente articolo 2».

Dopo il terzo comma dell'articolo 3, sono aggiunti i seguenti commi:

«Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al secondo comma del precedente articolo 2 devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata del contratto di commessa dei lavori di trasformazione o, in mancanza, di copia degli ordinativi dei lavori da eseguire sottoscritta per accettazione dall'esecutore delle opere o di copia delle fatture di spesa.

I lavori di trasformazione devono avere inizio nel corso del 1984 e devono essere completati, a pena di decadenza dal contributo, entro il termine di 18 mesi dalla data del loro inizio.

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile».

L'ultimo comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui al primo comma dell'articolo 2, nonchè quelli per la liquidazione del contributo di cui al secondo comma dello stesso articolo, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori».

È approvato.

Art. 9.

L'ultimo comma dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«I limiti di età stabiliti al punto 1) del precedente primo comma sono elevati di anni dieci e si applicano anche ai contratti di demolizione stipulati entro il 30 giungo 1984».

È approvato.

TITOLO III

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 10.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente titolo I si provvede con le disponibilità residue delle autorizzazioni di spesa recate dalla legge 14 agosto 1982, n. 598 e dalla legge 14 agosto 1982, n. 599. Sulle disponibilità residue della predetta legge 14 agosto 1982, n. 599, possono gravare altresì sia i contributi per gli immobilizzi previsti dall'articolo 7 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, sia quelli per le riparazioni navali previsti dalla legge 24 marzo 1980, n. 94, e quelli per costruzioni di navi previsti dalla legge 2 aprile 1980, n. 122.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente titolo II si provvede con le disponibilità residue delle autorizzazioni di spesa recate dalla legge 14 agosto 1982, n. 600.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 12,20.