SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

19° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI VENERDÌ 19 OTTOBRE 1984

Presidenza del Presidente SPANO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» **(895)**

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 3, 4 e *passim*
ANGELIN *(PCI)* ..... 4, 7, 9 e *passim*
BISSO *(PCI)* ..... 4, 14, 15 e *passim*
CARTA, *ministro della marina mercantile* 2, 7, 17 e *passim*
LOTTI *(PCI)* 15, 26
ORCIARI *(PSI)* ..... 2, 9, 13 e *passim*
PACINI *(DC)* 14, 16, 19
PATRIARCA *(DC), relatore alla Commissione* 4, 7, 8 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 9,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» (895)

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali».

Riprendiamo la discussione, rinviata nella seduta del 10 ottobre, con l'esame del sesto comma dell'articolo 4. Ne do lettura:

«Il penultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

"Il Ministro della marina mercantile, sentito il CIPI, classifica con proprio decreto i cantieri navali in maggiori, medi o minori ai fini dell'assegnazione dei contributi di cui alla presente legge, sulla base dei requisiti dagli stessi posseduti alla data del 31 dicembre 1983"».

Propongo di sostituire il comma con i seguenti due commi, i quali dovranno essere collocati alla fine dell'articolo:

«Ai fini dell'assegnazione dei contributi di cui alla presente legge, il Ministro della marina mercantile, sentito il CIPI, classifica con proprio decreto i cantieri navali in maggiori, medi e minori.

Il decreto di cui al precedente comma è emanato previo parere delle competenti Commissioni permanenti della Camera e del Senato le quali si pronunciano entro i termini fissati dai rispettivi regolamenti».

ORCIARI. Ho presentato un emendamento tendente ad aggiungere al sesto comma il seguente periodo: «Sono in ogni caso considerati cantieri maggiori quelli che alla data del 31 dicembre 1983 avevano alle proprie dirette dipendenze almeno 400 persone». Dichiaro di trasformarlo nel seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato, in sede di discussione del disegno di legge n. 895,

ai fini della classificazione dei cantieri di cui all'articolo 4,

impegna il Ministro a considerare tra i criteri per la classificazione come cantieri maggiori il fatto che, al 31 dicembre 1983, vi fossero alle dipendenze almeno 400 addetti».

(0/895/1-8) ORCIARI, PACINI, PATRIARCA

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Il Governo dichiara di accogliere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/895/1-8, presentato dai senatori Orciari, Pacini e Patriarca, che il Governo ha dichiarato di accogliere.

È approvato.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo del sesto comma da me proposto e di cui ho testè dato lettura.

È approvato.

Passiamo all'esame dei commi successivi, settimo, ottavo e nono. Ne do lettura:

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 le imprese che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato a svolgere la propria attività, anche se con sospensioni, fino al 31 dicembre 1983».

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 3 i cantieri costruttori di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 5 che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività, anche se con sospensioni, fino al 31 dicembre 1983».

Il penultimo comma dell'articolo 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere il contributo i cantieri che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività, anche se con sospensioni, fino al 31 dicembre 1983».

A questi commi sono stati presentati dai senatori Bisso, Angelini, Lotti, Giustinelli e Visconti alcuni emendamenti.

Il primo tende a sostituire il secondo periodo del comma settimo con il seguente: «Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 i cantieri che, in esercizio dal 1° gennaio 1970, abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983, anche se con sospensioni totali purchè limitate nel tempo».

Il secondo tende a sostituire, al comma ottavo, le parole: «31 dicembre 1963» con le altre: «1° gennaio 1970» e sostituire la rimanente parte del comma con la seguente: «abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983, anche se con sospensioni totali purchè limitate nel tempo».

Il terzo tende a sostituire il secondo periodo del comma nono con il seguente: «Possono ottenere la concessione del contributo i cantieri che

in esercizio dal 1° gennaio 1970, abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983, anche se con sospensioni totali purchè limitate nel tempo».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Gli emendamenti presentati dal senatore Bisso tendono a modificare il settimo, l'ottavo ed il nono comma dell'articolo 4 nel senso di precisare che i cantieri in esercizio dal 1° gennaio 1970 debbono aver continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983, anche se con sospensioni totali purchè limitate nel tempo.

Con tali emendamenti si propone di stabilire la data di inizio dell'effettivo esercizio delle imprese al 1° gennaio 1970. Tale slittamento di date – come è stato già osservato nel corso di una riunione informale alla quale erano presenti, tra gli altri, il senatore Bisso ed il ministro Costa – indubbiamente allargherebbe in maniera sproporzionata, anche rispetto all'entità degli stanziamenti, il numero dei cantieri che avrebbero diritto alla concessione del contributo. In seguito a tale osservazione il senatore Bisso si è dichiarato disponibile a modificare i suoi emendamenti, a condizione che sia fatta salva la precisazione che le sospensioni di attività dei cantieri possono essere anche totali purchè limitate nel tempo.

BISSO. Ringrazio il senatore Patriarca per aver illustrato il significato degli emendamenti da me presentati e dichiaro formalmente di ritirare la prima parte dei tre emendamenti relativa alla data di inizio dell'esercizio dei cantieri. L'unica modifica sulla quale intendo insistere riguarda le sospensioni di attività dei cantieri che, con la modifica da me proposta, possono essere anche totali purchè limitate nel tempo.

ANGELIN. Desidero soltanto precisare che con gli emendamenti testè illustrati si tende ad impedire che i contributi siano assegnati a cantieri smobilitati da anni, favorendo così un grande spreco di risorse. Non ritengo di dover aggiungere altro a quanto già detto sul significato degli emendamenti ed invito la Commissione ad approvarli.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento proposto dai senatori Bisso ed altri al comma settimo che, in seguito al ritiro della prima parte, risulta così formulato:

Dopo le parole: «propria attività» sostituire la rimanente parte del comma con la seguente: «fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

È approvato.

Metto ai voti il settimo comma nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento proposto dai senatori Bisso ed altri all'ottavo comma che, in seguito al ritiro della prima parte, risulta così formulato:

Dopo le parole: «propria attività» sostituire la rimanente parte del comma con la seguente: «fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

È approvato.

Metto ai voti l'ottavo comma nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento proposto dai senatori Bisso ed altri al nono comma che, in seguito al ritiro della prima parte, risulta così formulato:

Dopo le parole: «propria attività» sostituire la rimanente parte del comma con la seguente: «fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

È approvato.

Metto ai voti il nono comma nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 4 che, nel testo emendato risulta così formulato:

Art. 4.

Il terzo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Sono esclusi dai benefici i lavori per importi che risultino inferiori a 100 milioni di lire».

La lettera *a*) del primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituita dalla seguente:

«*a*) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto di passeggeri, nonchè per le unità abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri di automezzi;».

La lettera *c*) del primo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituita dalla seguente:

«*c*) piattaforme galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento nonchè piattaforme con moduli abitativi addetti ad attività di appoggio per ricerche e per lavori in mare, tutte di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate».

L'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Sono esclusi i lavori effettuati su unità militari, da diporto, nonchè su quelle appartenenti allo Stato».

La lettera *c*) del primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituita dalla seguente:

«*c*) piattaforme galleggianti e costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento nonchè piattaforme con moduli abitativi addetti ad attività di appoggio per ricerche e per lavori in mare, tutte di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate».

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 le imprese che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato a svolgere la propria attività fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 3 i cantieri costruttori di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 5 che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

Il penultimo comma dell'articolo 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Possono ottenere il contributo i cantieri che, in esercizio dal 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività fino al 31 dicembre 1983 con sospensioni anche totali, purchè limitate nel tempo».

Ai fini dell'assegnazione dei contributi di cui alla presente legge, il Ministro della marina mercantile, sentito il CIPI, classifica con proprio decreto i cantieri navali in maggiori, medi o minori.

Il decreto di cui al precedente comma è emanato previo parere delle competenti Commissioni permanenti della Camera e del Senato, le quali si pronunciano entro i termini fissati dai rispettivi regolamenti.

Il senatore Patriarca ha proposto un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 4, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 4-*bis*.

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla legge 14 agosto 1982, n. 598, e dalla legge 14 agosto 1982, n. 599, nonchè di quelli previsti dalla presente legge, devono presentare annualmente al

Ministero della marina mercantile il bilancio approvato dagli organi statutari o, per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, le risultanze contabili.

Il primo bilancio o le prime risultanze contabili da presentare, sia agli effetti delle leggi 14 agosto 1982, nn. 598 e 599 che agli effetti della presente legge, sono quelli relativi all'esercizio finanziario 1985.

La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello cui si riferiscono, comporta la sospensione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° luglio successivo alla scadenza del predetto termine.

Trascorsi due anni dalla data di sospensione di cui al precedente comma, qualora non venga presentata la documentazione nello stesso indicata, sarà dichiarata, con provvedimento del Ministro della marina mercantile, la decadenza dal contributo, con il conseguente obbligo di restituzione delle somme già percepite, maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

L'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 598, e l'articolo 23 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono abrogati.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Non intendo dilungarmi nella illustrazione dell'emendamento, in quanto ho già avuto modo di affrontare l'argomento in esso trattato in occasione di una precedente riunione nel corso della quale ho illustrato le ragioni che militano, dal nostro punto di vista, a favore dell'abrogazione dell'articolo 8 della legge n. 598 del 1982, che prevede la necessità della certificazione di bilancio.

ANGELIN. Desidero, signor Presidente, fare una breve dichiarazione per spiegare il voto di astensione della mia parte politica sull'emendamento proposto dal relatore. Potrei ripetere, ma evito di farlo, quanto già ho affermato in occasione della discussione del provvedimento che prevede contributi all'armatoria. La mia parte politica comprende il bisogno e le difficoltà che motivano la proposta del relatore, ma esprime notevoli perplessità rispetto al venir meno di un minimo di controllo sui bilanci quando si tolga l'obbligo della certificazione degli stessi. Per tale ragione, pur non intendendo fare una opposizione di principio, ribadisco, anche a nome del mio Gruppo, la mia astensione.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Concordo con l'emendamento proposto dal relatore, senatore Patriarca.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 4-*bis*, proposto dal relatore, senatore Patriarca, sul quale il rappresentante del Governo si è dichiarato favorevole.

È approvato.

Art. 5.

L'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è sostituito dal seguente:

«Nel caso di commesse di nuove costruzioni navali acquisite dai cantieri maggiori in situazioni di crisi produttiva o aziendale, prevista dalla legge 20 maggio 1975, n. 164, e nel caso di commesse da parte dei Paesi in via di sviluppo, il Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro può elevare il contributo di cui all'articolo 1 della presente legge del 20 per cento».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 6.

Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto o di inizio dei lavori, ai sensi del secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, 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 30 mesi per i cantieri maggiori, a 16 mesi per i cantieri medi e a 12 mesi per i cantieri minori.

Le disposizioni contenute nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come successivamente modificate, si applicano esclusivamente ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati fino al 31 dicembre 1983.

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Il primo è dei senatori Orciari e Segreto e tende a sostituire, al primo comma, le parole: «16 e 12» rispettivamente con le parole: «24 e 20».

Il secondo, del relatore, tende a sostituire, al primo comma, le parole: «16 mesi» con le altre: «20 mesi» e le parole: «12 mesi» con le altre: «18 mesi».

Il terzo, sempre del relatore, tende a sostituire, al secondo comma, la parola: «esclusivamente» con la parola: «anche».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. C'è un emendamento Orciari e ce ne è uno presentato da me.

In effetti questo contributo in conto interessi è per un periodo non superiore a trenta mesi per i cantieri maggiori, sedici per i cantieri medi e dodici per i minori. La mia proposta di mediazione è di portare a venti mesi il periodo per i cantieri medi e diciotto per i minori e questo per una certa equità anche se ci rendiamo conto che le differenze tra i cantieri maggiori e gli altri, nella realizzazione del programma, devono essere abbastanza rilevanti perchè un conto è portare avanti una commessa di una nave da crociera e un conto è una commessa di una unità al di sotto delle 3.000 tonnellate. Perciò con questa formulazione di mediazione penso che la Commissione potrebbe aderire a questa modifica.

ANGELIN. Avremmo preferito l'altra soluzione ma pur di uscirne aderiamo alla proposta del relatore.

ORCIARI. Ritiro l'emendamento. Il motivo di fondo rimane comunque quello di disporre di tempi più congrui.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del relatore che tende a sostituire, al primo comma, le parole: «16 mesi» con le altre: «20 mesi» e le parole: «12 mesi» con le altre: «18 mesi».

È approvato.

Metto ai voti il primo comma nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del relatore che tende a sostituire, al secondo comma, la parola: «esclusivamente» con l'altra: «anche».

È approvato.

Metto ai voti il secondo comma nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 6 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 6.

Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto o di inizio dei lavori, ai sensi del secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, 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 30 mesi per i cantieri maggiori, a 20 mesi per i cantieri medi e a 18 mesi per i cantieri minori.

Le disposizioni contenute nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come successivamente modificate, si applicano anche ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati fino al 31 dicembre.

È approvato.

Art. 7.

Per l'ammissione al contributo di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599, le imprese interessate devono presentare le relative istanze entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le istanze devono essere corredate da un piano di investimento la cui attuazione sia successiva al 1° gennaio 1984. Le iniziative ammesse a

contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1988.

Per i cantieri maggiori la misura del contributo è elevata al trenta per cento dell'investimento.

Eventuali variazioni ai piani di investimento devono essere proposte entro il 31 dicembre 1986 e sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile. Nei casi in cui risulti già disposta la concessione del contributo, le variazioni saranno assistibili nei limiti della contribuzione già determinata.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti.

Il primo è del relatore e tende a sostituire, al primo comma, le parole: «sia successiva» con le seguenti: «abbia avuto inizio successivamente».

Il secondo, sempre del relatore, tende ad aggiungere infine il seguente comma:

«Le variazioni ai piani di investimento di cui al quarto comma dell'articolo 17 della legge 14 agosto 1982, n. 599, non comunicate entro il 30 giugno 1983, possono essere presentate entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. In ogni caso l'ammontare del contributo non può superare quello corrispondente al piano di investimento originario».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Il primo emendamento è puramente formale e serve per una maggior chiarezza del testo.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, aggiuntivo di un comma, con esso si dà la possibilità di riaprire i termini per tre mesi per i piani di investimento qualora non fossero state presentate le variazioni in forza della precedente legge e questo per consentire anche a coloro i quali avrebbero dovuto presentarle in precedenza di poter beneficiare di questi interventi.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del relatore che tende a sostituire, al primo comma, le parole: «sia successiva» con le seguenti: «abbia avuto inizio successivamente».

È approvato.

Metto ai voti il primo comma nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti i commi secondo e terzo cui non sono stati presentati emendamenti.

Sono approvati.

Metto ai voti l'emendamento del relatore che tende ad aggiungere, alla fine dell'articolo, il seguente comma: «Le variazioni ai piani di investimento di cui al quarto comma dell'articolo 17 della legge 14

agosto 1982, n. 599, non comunicate entro il 30 giugno 1983, possono essere presentate entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. In ogni caso l'ammontare del contributo non può superare quello corrispondente al piano di investimento originario».

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 7 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 7.

Per l'ammissione al contributo di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599, le imprese interessate devono presentare le relative istanze entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le istanze devono essere corredate da un piano di investimento la cui attuazione abbia avuto inizio successivamente al 1° gennaio 1984. Le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1988.

Per i cantieri maggiori la misura del contributo è elevata al trenta per cento dell'investimento.

Eventuali variazioni ai piani di investimento devono essere proposte entro il 31 dicembre 1986 e sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile. Nei casi in cui risulti già disposta la concessione del contributo, le variazioni saranno assistibili nei limiti della contribuzione già determinata.

Le variazioni ai piani di investimento di cui al quarto comma dell'articolo 17 della legge 14 agosto 1982, n. 599, non comunicate entro il 30 giugno 1983, possono essere presentate entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. In ogni caso l'ammontare del contributo non può superare quello corrispondente al piano di investimento originario.

È approvato.

Art. 8.

Ai fini dell'applicazione della legge 14 agosto 1982, n. 598, e della legge 14 agosto 1982, n. 599, il termine «piano di settore» è sostituito dal seguente: «linee programmatiche per favorire nel triennio 1984-86 il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale».

Le parole «abilitate alla navigazione» di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono soppresse. L'articolo 12 nonchè il secondo e quarto comma dell'articolo 17 della stessa legge sono abrogati.

Le disposizioni di cui al terz'ultimo comma, successivamente abrogato, dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, non si applicano neanche ai contratti di costruzione stipulati antecedentemente al 1° gennaio 1984.

L'articolo 6 della legge 14 agosto 1982, n. 598, già abrogato, è ripristinato con identica formulazione.

A questo articolo è stato presentato un emendamento del relatore che tende a sostituire l'ultimo comma con il seguente: «Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di demolizione navale, per la demolizione di navi di bandiera nazionale ed estera, iniziata nel periodo dal 1° gennaio 1984 al 31 dicembre 1986, un contributo fino al 12,50 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo. Sono esclusi dal beneficio di cui al comma precedente i contratti che risultino inferiori ad un importo di 100 milioni di lire».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Tale emendamento ripropone una disposizione già abrogata dell'articolo 6 della legge n. 598 del 1982 evitando le perplessità del ripristino di una disposizione già abrogata. Poichè la legge di proroga era stata abrogata bisognava reintrodurla per evitare bisticci di parole e abbiamo pensato di riformulare il testo in modo più preciso.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del relatore.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 8 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 8.

Ai fini dell'applicazione della legge 14 agosto 1982, n. 598, e della legge 14 agosto 1982, n. 599, l'espressione «piano di settore» è sostituita dalla seguente: «linee programmatiche per favorire nel triennio 1984-1986 il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale».

Le parole «abilitate alla navigazione» di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono soppresse. L'articolo 12 nonchè il secondo e quarto comma dell'articolo 17 della stessa legge sono abrogati.

Le disposizioni di cui al terz'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, abrogate dalla legge 26 luglio 1984, n. 396, non si applicano neanche ai contratti di costruzione stipulati antecedentemente al 1° gennaio 1984.

Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di demolizione navale, per la demolizione di navi di bandiera nazionale ed estera, iniziata nel periodo dal 1° gennaio 1984 al 31 dicembre 1986, un contributo fino al 12,50 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo.

Sono esclusi dal beneficio di cui al comma precedente i contratti che risultino inferiori ad un importo di 100 milioni di lire.

È approvato.

Art. 9.

Ai cantieri navali maggiori ammessi ai contributi di cui alla presente legge può essere concesso un contributo annuo nella misura del 12,50 per cento sugli immobilizzi in materiali, semi-lavorati e prodotti finiti, pertinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili.

Le imprese interessate devono presentare, per la concessione del contributo, al Ministero della marina mercantile, entro il 31 marzo di ciascun anno, idonea documentazione relativa agli immobilizzi dell'anno precedente; da essi devono essere detratti soltanto gli eventuali acconti versati da committenti.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno emanate disposizioni applicative del presente articolo.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti. Il primo è del relatore e tende ad aggiungere, al primo comma, dopo la parola: «maggiori» le parole: «e medi».

Il secondo è dei senatori Orciari e Segreto e tende ad aggiungere, al primo comma, dopo la parola: «maggiori» le parole «medi e minori».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Per quanto riguarda il contributo sugli immobilizzi dei materiali c'è l'esigenza di estenderlo ai cantieri medi e minori, secondo un emendamento del senatore Orciari, mentre un emendamento del sottoscritto si limita ad estenderlo soltanto ai cantieri medi per evitare la polverizzazione del contributo e anche perchè, trattandosi di immobilizzi di materiali, semi-lavorati e prodotti finiti, i cantieri minori non hanno la necessità di ricorrere a questa prefabbricazione di materiali per l'allestimento o questa è molto limitata.

Perciò pregherei il senatore Orciari di aderire al mio emendamento che tende ad estendere questo beneficio soltanto ai cantieri medi.

ORCIARI. Intendiamo estendere questo contributo anche ai cantieri minori perchè riteniamo che anche per questi valga il discorso dei cantieri medi del riconoscimento degli immobilizzi di magazzino al pari di altri cantieri. Quindi eravamo portati ad estendere questo beneficio anche ai cantieri minori e a questo scopo abbiamo presentato l'emendamento.

Se c'è l'accordo per i cantieri medi non voglio creare problemi, ma ribadire che la nostra posizione si basava su questo concetto, che il beneficio potesse essere previsto anche nei confronti dei cantieri minori.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Bisogna dire che questa legge è diretta innanzi tutto ad alleggerire la gravissima crisi che colpisce i cantieri maggiori. È un intervento straordinario collegato a questa crisi e noi giustamente, anche in sede di Commissione, abbiamo dato un correttivo, introducendo miglioramenti e interventi per gli altri

tipi di cantieri che pur soffrendo della crisi non sono ai livelli di quella enorme dei cantieri maggiori.

Perciò molto volentieri il relatore aderirebbe alla proposta di estendere i contributi pure ai cantieri minori, che certamente hanno bisogno di un ristoro benchè per loro il ricorso ai semi-lavorati sia abbastanza modesto. Però ci dobbiamo rendere conto che la torta è limitata e se andiamo ad estendere questi benefici anche ai cantieri minori, che sono una miriade, indubbiamente togliamo ai cantieri maggiori la possibilità di ottenere dei flussi finanziari che sono indispensabili nel quadro di questo programma di ripresa complessiva della cantieristica nel nostro paese.

ORCIARI. Indubbiamente è vero quanto detto dal collega Patriarca, e cioè che la crisi più rilevante investe i cantieri maggiori, però posso citare la situazione, ad esempio, dei molti cantieri minori della Riviera adriatica che pure devono affrontare crisi e problemi di occupazione...

PACINI. Anche nella Riviera versiliese.

ORCIARI. ... per cui la ragione per la quale ho presentato questo emendamento si basa sull'esigenza di dare, nei limiti del possibile, un aiuto anche a questi piccoli cantieri che per le nostre zone sono importanti per l'occupazione. Certo, essi hanno problemi minori di quelli che devono affrontare i cantieri più grandi, ma bisogna tener presente che dove non ci sono cantieri maggiori quelli minori hanno gli stessi problemi e il settore è ugualmente in crisi.

BISSO. Io non nego che esista il problema anche per i cantieri medi e per quelli minori, però vorrei fare il seguente ragionamento.

Non credo che sia giusta una politica che tenda, data la limitatezza delle disponibilità, a disperdere le risorse su tutta la gamma dell'articolazione grandi-medi-piccoli cantieri. In questo modo infatti continuiamo una politica tutto sommato di assistenza e non operiamo invece un investimento che in qualche modo aiuti laddove c'è maggiormente bisogno di compiere dei mutamenti piuttosto radicali.

A nostro avviso questi contributi devono essere concentrati in quella parte della cantieristica che è poi quella che decide per quanto riguarda la navalmeccanica italiana. In altre parole siamo per la concentrazione degli aiuti nei grandi cantieri e non per disperderli in una miriade così ampia, pur rendendoci conto che si possono portare tanti esempi di necessità e di bisogno anche da parte dei piccoli cantieri. Qui però, in definitiva, stiamo stabilendo aiuti alle scorte, e in questo momento sappiamo che non sono in difficoltà tanto i medi e al limite i piccoli cantieri, quanto la grande cantieristica.

A nostro avviso – lo ripeto – bisogna quindi cercare di concentrare gli aiuti laddove un certo flusso di finanziamenti può permettere di fare un balzo in avanti. Pertanto siamo contrari ai contenuti dell'emendamento Orciari.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Anche alla mia proposta di mediazione?

BISSO. Senatore Patriarca, in precedenza abbiamo ecceduto perchè eravamo rimasti d'accordo in un certo modo e perchè la formulazione del Governo era molto più giusta, ma anche in quel caso il problema era lo stesso. Ci troviamo infatti di fronte a due logiche diverse; la vostra è quella di cercare di dare un pochino a tutti, ma questo a nostro avviso non è possibile. Comunque avevate presentato un emendamento, non abbiamo voluto sollevare problemi e abbiamo dato il nostro assenso; in questo caso, invece, diciamo no.

PRESIDENTE. Vorrei fare la seguente considerazione. Mi pare che l'intervento del senatore Bisso tenda a sottolineare in sostanza che si sta andando nella direzione – secondo le sue parole, se le ho ben comprese – di una tecnica di dispersione e di polverizzazione dei mezzi, già scarsi. Per l'attuazione dell'articolo 9 le somme stanziate sono effettivamente modeste.

PATRIARCA, *relatore alla Commisione*. Ma ci si riferisce a quest'anno, che è quasi finito, quindi si tratta di una cifra puramente simbolica.

PRESIDENTE. E diventata ulteriormente simbolica se noi la frazioniamo.

PATRIARCA, *relatore alla Commisione*. Io non sono per il frazionamento, signor Presidente, ma quando ho parlato di cantieri medi ho voluto sottolineare anche la filosofia del disegno di legge, che indubbiamente intende dare un contributo prioritariamente ai cantieri maggiori e poi anche agli altri.

LOTTI. Allora bisogna aggiungere risorse.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Dal mio emendamento ho escluso i cantieri minori, agganciando invece quelli medi, e non l'ho fatto per proporre una mediazione qualsiasi.

BISSO. Ma i medi sono i cantieri che tirano!

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Qui siamo nel settore della prefabbricazione che vogliamo incentivare ed esso interessa, oltre al grande cantiere, anche quello medio; solo i cantieri minori si servono limitatamente di queste nuove tecniche, perchè per utilizzarle si deve avere come corrispettivo una certa dimensione che i cantieri piccoli certamente non hanno. Se si va in un cantiere medio si constata che i semi-lavorati costituiscono un po' la caratteristica di fondo delle nuove tecniche costruttive. Questo non sempre accade invece per i cantieri minori, per cui si spiega l'estensione operata nel mio emendamento solo a quelli medi.

PRESIDENTE. Comunque la formulazione del testo è molto larga, in quanto si dice: materiali (che comprende un po' tutto), semi-lavorati (e qui almeno c'è un elemento di distinzione e possiamo accedere alla questione della sofisticazione del semi-lavorato) e prodotti finiti.

Invito il mio collega di Gruppo, senatore Orciari, e il senatore Patriarca a ritirare i loro emendamenti proprio perchè si tratta di un provvedimento di urgenza per il 1984 e le risorse disponibili mi sembrano oggettivamente, nelle condizioni attuali della finanza, modeste.

ORCIARI. Ritiro il mio emendamento.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Accolgo le sue considerazioni, signor Presidente, e pertanto ritiro il mio emendamento, intendendo privilegiare l'esigenza da lei rilevata.

PACINI. Signor Presidente, siamo tutti d'accordo di evitare che questi contributi vadano a pioggia, dai cantieri minori a quelli maggiori, e nella situazione attuale, con le disponibilità finanziarie che abbiamo, non si può seguire evidentemente altra strada. Però mi auguro che per il futuro il Governo – e in particolare il Ministero della marina mercantile – pensi oltre che ai cantieri maggiori anche a quelli minori, che costituiscono indubbiamente un'ossatura abbastanza importante dell'economia marittima in molte zone. Andiamo pure avanti sulla strada di concedere questi finanziamenti ai cantieri maggiori ed eventualmente a quelli medi, però – lo ripeto – mi auguro che il Ministero della marina mercantile pensi anche a quelli minori, perchè altrimenti conduciamo una politica che prevede grosse quantità di finanziamenti alle grandi imprese e non facciamo nulla, o quasi, per le piccole industrie, che sono poi quelle che hanno salvato il paese nel momento di maggiore crisi economica.

Quindi la mia è una richiesta di assicurazione in tal senso da parte del Ministro, che deve nutrire questa preoccupazione, oltre al Governo nel suo insieme. Credo infatti che sia giusto finalizzare gli obiettivi della politica economica anche ad altri settori che non siano solo quelli maggiori.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Vorrei ricordare in proposito che il Governo ha presentato un disegno di legge sulla nautica da diporto, la quale è collegata anche alla cantieristica minore o media di diporto. Ora, quest'ultima – come sapete – rappresenta uno dei settori più significativi dell'industria cantieristica minore italiana, che ha subìto e subisce anche in questo ultimo periodo dei processi di crisi, per cui in quella sede è chiaro che noi possiamo portare una specifica attenzione ad eventuali aiuti da conferire in modo particolare a questo tipo di cantieristica che porta avanti la nautica da diporto e che costituisce uno dei capitoli significativi della nostra bilancia di esportazione.

BISSO. Io voglio sottolineare che il nostro atteggiamento non è di sottovalutazione nei confronti dei cantieri più piccoli, così come non lo è nei confronti della piccola e media industria che tutti sanno assolve un'importante funzione. Dato che anzi facciamo nostre le esigenze di questa piccola industria poniamo il problema dell'aumento delle risorse disponibili.

Le risposte date, però, sono quelle che sono, e molto spesso sono stato richiamato dal Governo a fare i conti con le disponibilità esistenti. In questo caso si pone il problema di fare delle scelte e di privilegiare ciò che in un dato momento è essenziale ai fini di una politica industriale di sviluppo e di rilancio di un settore. Questo è il vero punto del problema. La concentrazione delle risorse è la *conditio sine qua non* (del loro impiego parleremo in sede di dichiarazioni di voto) per affrontare quei problemi che pongono oggi la cantieristica italiana in condizioni di minore capacità competitiva determinandone l'inferiorità rispetto alla cantieristica internazionale. Quindi in questo momento vi è un estremo bisogno di concentrare l'aiuto allo sviluppo nei punti in cui si decide la sorte della cantieristica.

Per quanto riguarda il problema del piccolo cantiere devo dire che a mio parere esso deve essere affrontato (anche se non in questa sede) dato che la motonautica è un settore in continuo sviluppo. Collegate a questo problema vi sono però una serie di questioni, e su alcune di esse ritengo indispensabile soffermarmi. Per esempio, non va dimenticato che sui prodotti dalla nautica (motoscafi grandi o piccoli) è imposta una tassazione IVA nella misura del 38 per cento; quindi per un motoscafo che costa 100 milioni si pagano 38 milioni di IVA.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Questo punto deve essere prospettato alla Commissione finanze.

BISSO. Forse qui dovremmo affrontare la questione come è stato fatto in Inghilterra. In Inghilterra, infatti, per un rilancio del settore è stato necessario operare un abbattimento ed una differenziazione. Non si può tassare allo stesso modo il panfilo dello sceicco che vale un miliardo e la barchetta acquistata da un impiegato. È necessario operare con una politica differenziata se si vuole un effettivo rilancio del settore. Questa politica globalmente può conseguire il medesimo risultato, ma appunto perchè differenziata deve stimolare e privilegiare alcuni consumi piuttosto che altri. Partendo da tale questione si potrebbe discutere di argomenti più tecnici, ma non ritengo sia questa la sede per farlo.

Per questi motivi ritengo che la proposta avanzata dal Presidente sia in grado di determinare uno specifico orientamento verso le esigenze attuali di questo settore.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Voglio dare la mia adesione alle considerazioni svolte dal Presidente che mi sembra rispecchino l'orientamento della Commissione. Noi operiamo un intervento eccezionale e straordinario per conseguire un obiettivo che esige la massima concentrazione delle risorse. A questo proposito sono però emerse delle preoccupazioni legittime per quanto riguarda la cantieristica media e minore.

Mi richiamo alle osservazioni svolte dal senatore Bisso per dire che probabilmente è opportuno, sia per le considerazioni emerse recentemente nel salone della nautica, sia per quelle fatte dai cantieri dell'Adriatico, operare un intervento, che troverebbe sensibile anche il responsabile del Dicastero delle finanze, per abbattere alcuni vincoli

esistenti in questo settore. Il Ministro delle finanze ha dichiarato che la proposta di emendamenti in questa direzione sarebbe di notevole rilievo e seguirebbe le orme di una strada già percorsa in altri paesi europei.

Accolgo anche le indicazioni forniteci dal relatore senatore Patriarca di introdurre nella legge sulla nautica da diporto benefici specifici. Per la verità questo settore ha una origine ed una giustificazione precise. Per l'ubicazione geografica, per l'occupazione che garantisce e per il ruolo che ha svolto e che continua a svolgere è necessario fare qualcosa per la nautica da diporto. Già nella riforma fiscale vi è un segnale per la modificazione di alcune parti di questo settore ed ora il Ministro delle finanze attende un segnale dal Parlamento. Vorrei perciò pregare gli onorevoli senatori di trovare gli strumenti idonei per far pervenire questo segnale.

ORCIARI. Voglio sottolineare ancora una volta che nel quadro dei provvedimenti che successivamente saranno adottati si deve tener conto delle esigenze dei cantieri medi e minori. Sono poi pienamente favorevole alla prospettata riforma fiscale che finalmente tenga nel dovuto conto la funzione di questi settori della cantieristica.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 9.

È approvato.

Il relatore senatore Patriarca ha proposto un emendamento tendente ad inserire dopo l'articolo 9 il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 9-*bis*

All'articolo 14 della legge 14 agosto 1982, n. 599, è aggiunto il seguente comma: «Il Ministro della marina mercantile può destinare le eventuali somme residue a favore di Associazioni che svolgono attività di promozione sociale nell'ambito dell'Amministrazione marittima».

All'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 598, è aggiunto il seguente comma: «Il Ministro della marina mercantile può destinare le eventuali somme residue a favore di Associazioni che svolgono attività di promozione sociale nell'ambito dell'Amministrazione marittima».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Del contenuto di questo articolo aggiuntivo è già stato dato atto in una riunione informale. In sostanza in esso si prevede la possibilità da parte del Ministro della marina mercantile di destinare le somme residue eventualmente in sopravvenienza ad Associazioni che svolgono attività di studio e di promozione sociale nell'ambito dell'Amministrazione marittima. Si tratta sostanzialmente di un modo di socializzare queste industrie. A volte nel bilancio si hanno somme residue, anche se di scarsa entità, ed il Ministro ha la facoltà di destinare queste somme nell'ambito dell'Amministrazione marittima. Innanzi tutto parliamo con chiarezza: il CRAL del Ministero della marina mercantile non svolge solo attività

sportive, ma anche funzioni di assistenza, di studio, di ricerca. Comunque, viste le perplessità, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 10:

Art. 10.

Le abrogazioni, le modificazioni e le integrazioni normative di cui ai precedenti articoli, ove non sia diversamente disposto, si riferiscono esclusivamente a contratti conclusi oppure ad attività e iniziative intraprese successivamente al 1° luglio 1984.

Con le norme applicative previste dall'articolo 9 della legge 14 agosto 1982, n. 598, e dall'articolo 25 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono stabilite anche le modalità di calcolo del grado di avanzamento dei lavori.

A questo articolo è stato presentato un emendamento dai senatori Orciari e Segreto, tendente a sostituire, al primo comma, le parole: «successivamente al 1° luglio 1984» con le seguenti: «dopo il 1° gennaio 1984 o in corso di realizzazione a tale data ma che non avevano ancora raggiunto lo stato di avanzamento del 25 per cento».

ORCIARI. L'emendamento presentato tende a coprire il periodo «bianco» che decorre dalla scadenza della legge precedente fino alla entrata in vigore della presente legge, dal momento che in base alla nuova legge il contributo passa dal 21 per cento al 25 per cento. È stato poc'anzi precisato però che questo emendamento è in contrasto con le normative CEE; se ciò fosse vero, sarei dell'opinione di ritirarlo. Altrimenti, se ciò non è vero, insisto per la sua approvazione. D'altronde, lavorando la cantieristica con somme enormi, l'aumento di un 4 per cento incide in modo sostanziale.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Senatore Orciari, a lei però non sfuggirà senz'altro che uno dei criteri inderogabili della Comunità in materia di contributi è di non consentire la retroattività dei contributi. È un cardine di base dei comportamenti comunitari. Rischieremmo così di ricevere una censura da parte della Comunità.

BISSO. Salvo la fiscalizzazione degli oneri sociali.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Si trattava di una norma interpretativa che, in quanto tale, poteva essere retroattiva.

PACINI. Non ho alcun motivo di mettere in dubbio quanto ha detto a questo proposito il relatore, ma la proposta del senatore Orciari tende a raccordare la precedente legge con la nuova. Non mi sembra, pertanto, che si possa parlare di retroattività.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. In realtà, però, l'aumento dei contributi per il periodo precedente alla entrata in vigore della

presente legge rappresenta, in qualche modo, una retroattività della stessa. Oltretutto, la proroga semestrale, che abbiamo già approvato, è stata già sanzionata dalla Comunità.

Vorrei poi aggiungere che una delle direttive CEE riguardava la regressività dei contributi; con questo provvedimento abbiamo saltato a piè pari la regressività dei contributi, attivando alcuni meccanismi, eccetera. Quindi, se stabilissimo addirittura anche la retroattività del provvedimento, rischieremmo davvero sanzioni assai gravi.

ORCIARI. Signor Presidente, di fronte a pericoli così gravi, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 10 nel testo di cui ho dato lettura.

È approvato.

Art. 11.

Le disposizioni della presente legge, se più favorevoli rispetto ad altri provvedimenti di proroga delle leggi 14 agosto 1982, n. 598, e 14 agosto 1982, n. 599, si applicano dal 1° gennaio 1984.

Eventuali limitazioni alle misure degli interventi, nonchè eventuali esclusioni di categorie di iniziative assistibili con gli interventi previsti dalla legge 14 agosto 1982, n. 598, e dalla legge 14 agosto 1982, n. 599, derivanti da direttive emanate dalla Comunità economica europea in attuazione di una politica comune nel settore delle costruzioni navali, possono essere adottate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'articolo 11.

È approvato.

Il relatore ha proposto un emendamento, tendente ad inserire, dopo l'articolo 11, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 11-*bis*.

Per consentire un'adeguata articolazione delle divisioni della Direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile, in relazione alle attribuzioni ed ai compiti di cui alla presente legge ed alle altre leggi in materia di incentivazioni all'industria cantieristica nazionale, al settore della ricerca applicata alle costruzioni navali, al settore dell'armamento, sono istituite, nell'ambito dell'organizzazione amministrativa centrale del Ministero della marina mercantile, due ulteriori divisioni alle quali sono preposti due primi dirigenti dei ruoli dell'amministrazione stessa.

In relazione a quanto previsto dal comma precedente, la Tabella XVII di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, già sostituita dalla Tabella B allegata alla legge 31 dicembre 1982, n. 979, è conseguentemente modificata.

I ruoli organici del Ministero della marina mercantile sono incrementati di 12 unità nel VII livello, di 12 unità nel VI livello e di 12 unità nel IV livello.

I profili professionali delle qualifiche corrispondenti alle assunzioni da effettuarsi nell'ambito dei citati livelli, saranno determinati ai sensi dell'articolo 3 della legge 11 luglio 1980, n. 312.

La 1ª Commissione ha espresso parere favorevole, condizionato a delle considerazioni che sono state tenute presenti nella formulazione del testo.

ANGELIN. Abbiamo valutato attentamente l'emendamento e l'opinione che ci siamo formati su di esso è la seguente: è comprensibile che il Ministro intenda rafforzare l'organico della Direzione generale del Ministero per far fronte ai propri compiti istituzionali interni, burocratici relativi al funzionamento degli uffici; in questa sede non intendiamo fare un discorso relativo alle questioni di ordine generale che si pongono per la risistemazione del pubblico impiego; ma vorremmo rilevare che l'emendamento è presentato in una sede impropria. Infatti, si tratta di inserire una norma che prevede un ampliamento di 30 unità nell'organico del Ministero della marina mercantile, la istituzione di due nuove divisioni con i relativi capodivisione, la proroga di una legislazione preesistente e l'investimento di 30 miliardi per l'anno corrente. Tutto ciò, rappresentando una modifica sostanziale della struttura del servizio e della quantità del personale presso il Ministero della marina mercantile, ci sembra sproporzionato con i compiti specifici del disegno di legge in esame relativo a finanziamenti per i cantieri navali.

Pertanto, non siamo favorevoli all'emendamento, ma non volendo creare difficoltà al Ministero, il quale nei suoi progetti prevede anche misure del genere per l'attuazione dei suoi compiti, annunciamo la nostra astensione dalla votazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 11-*bis*, proposto dal relatore, di cui ho testè dato lettura.

È approvato.

Art. 12.

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata, per l'anno 1984, la maggiore spesa di lire 20.000 milioni destinata quanto a:

a) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui agli articoli 3, 11, 12 e 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599;

b) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598;

c) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599;

d) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 9 della presente legge.

Resta inteso che il riferimento alla lettera *d*) è all'articolo 10, e non all'articolo 9, della presente legge, essendo nel frattempo intervenuta l'approvazione dell'articolo 4-*bis*.

Il relatore, senatore Patriarca, ha presentato il seguente emendamento sostitutivo: «Al primo comma, il punto *c*) è sostituito dal seguente: "*c*) lire 5.000 milioni alla concessione dei contributi di cui all'articolo 8 della presente legge ed all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599"».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. L'emendamento si illustra da sè, in quanto trattasi di una precisazione.

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

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 12 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 13.

All'onere di lire 20.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Fondo investimenti ed occupazione».

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

A questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

BISSO. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, nel momento in cui la Commissione si accinge a licenziare il provvedimento n. 895 concernente «Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali» non posso non considerare l'apporto dato dai lavoratori e dai tecnici dei cantieri in termini di lotte, di iniziativa politica e di capacità propositiva per il conseguimento di questo primo

risultato che, per quanto a nostro giudizio ancora inadeguato, costituisce pur sempre un significativo traguardo.

Sappiamo tutti come fino a qualche tempo fa l'idea di fondo delle «due finanziarie» e di gran parte del Governo era quella dell'eccesso di stiva rispetto alla merce da trasportare. In forza di questa logica e di questa analisi si giungeva ad ipotizzare drastici ridimensionamenti sia dei cantieri che della flotta pubblica. Ora quella logica subisce un primo colpo. L'azione dei lavoratori, dei tecnici e di quanti credono nel ruolo dell'economia marittima è valsa a far venire in luce – ecco un primo dato, un primo elemento – l'esistenza di una domanda di nuovo naviglio che appare anche consistente. Inoltre, con le due leggi, già per l'anno in corso, si assicura un finanziamento che per la sua consistenza è tale da costituire un punto di riferimento certo per le scelte che dovranno compiere i cantieri e le aziende armatoriali. La regolarità delle erogazioni dei flussi finanziari dovrà essere assicurata con ulteriore finanziamento attraverso la legge finanziaria 1985, sperando che non si apportino tagli, come già si sente dire. Si sono così poste le premesse per una riconsiderazione di fondo del piano Fincantieri, mentre per la Finmare nuovi e più avanzati orientamenti sembrano aver fatto accantonare le scelte liquidatorie della società compiute nel recente passato.

Questi sono gli aspetti positivi che vogliamo sottolineare come frutto di un lavoro comune nel quale riteniamo che grande peso abbiano avuto l'azione e il ruolo dei lavoratori. Consideriamo, invece, non positivo – e manifestiamo qui tutte le nostre profonde preoccupazioni – per la genericità degli obiettivi, non in grado di finalizzare l'intervento pubblico al perseguimento di interessi generali. Nel dire ciò ho presente il punto 5) del piano approvato dal CIPE ma definito dal Ministero della marina mercantile, cioè ho presente tutto il quadro della situazione. Nonostante ciò il giudizio che esprimo, anche a nome del mio Gruppo, per questo aspetto è sostanzialmente negativo. Avremmo voluto, signor Ministro, una legge che, oltre a definire l'entità delle provvidenze e le procedure per accedervi, avesse previsto in modo più preciso anche gli obiettivi da raggiungere rendendo più esplicito l'indirizzo da seguire. Una legge, quindi, anche di indirizzo e non solo di incentivazione e di procedure. La mancanza di tali presupposti nella legge può avere effetti negativi tali da annullare ogni positiva potenzialità – da noi stessi non misconosciuta – del provvedimento che ci accingiamo ad approvare.

Ritengo perciò che non si possa sfuggire ad una valutazione inerente al rapporto tra costi e benefici. Infatti, signor Ministro, la domanda che dobbiamo porci, stante la messa a disposizione dell'industria cantieristica pubblica e privata di una somma così considerevole è: quale beneficio ne ricava il paese?

La legge da questo punto di vista non ci garantisce nulla, così come non ci ha garantito in passato. Gli esempi sono numerosi. Basti ricordare quello che considero il primo importante atto di riconversione aziendale, quella che fu la legge di ristrutturazione della Finmare. La legge prevedeva consistenti finanziamenti in modo da dotare la società di una flotta moderna. Ma si operò in modo che i costi di gestione furono tali da porre in grave crisi la società stessa. Inoltre, desidero

ricordare che con questa legge e la legge finanziaria per il 1985 si stanziano, per un periodo di quindici mesi, 800 miliardi per la flotta e per i cantieri. Di tale somma, da quanto ho potuto capire, la metà dovrebbe essere assegnata all'armamento e l'altra metà ai cantieri. Ma quali saranno i benefici derivanti dall'assegnazione di questi 400 miliardi alla cantieristica? Si tratta di una questione dinanzi alla quale non possiamo essere indifferenti. Questa somma servirà per tappare i buchi di bilancio della Italcantieri? Se fosse così, si tratterebbe di uno spreco di risorse che non risolverebbe nulla. Servirà per abbattere i costi di produzione, che sono i più alti in campo europeo e mondiale? O servirà, ecco il punto, per interventi di ordine strutturale atti a conferire più alti livelli di competitività alla cantieristica italiana e quindi a ricollocarla sul mercato?

Ecco perchè il nostro voto sarà di astensione. Un voto che nasce da ciò che la legge non contiene e che vorremmo contenesse per dare più solide garanzie alla collettività che si impegna a un finanziamento non indifferente e vuole avere da questi investimenti tutti i benefici che se ne possono ricavare.

Un ultimo punto, signor Ministro. Ammaestrati anche dall'esperienza del passato ci siamo battuti per introdurre una norma, che dia la possibilità di esercitare in modo più costruttivo forme di controllo sull'attuazione dei piani. Son qui per dichiarare che saremo molto solerti nel chiedere come andranno le cose.

E questo per impedire che si ripeta quanto è già accaduto. È a mia conoscenza, e credo risulti anche al presidente dell'IRI Prodi, che la Fincantieri ha definito i prezzi per le nuove costruzioni che, se fossero accettati dalle società che ordinano le navi, costituirebbero la ripetizione della vecchia e deleteria esperienza.

Sappiamo che non è indifferente per una società pubblica o privata pagare il giusto costo della nave ai fini della sua gestione economica; quindi non vorremmo che la Fincantieri approfittasse di questo momento e di questo insieme di provvedimenti per scaricare sulla Finmare o sull'armamento costi che non devono essere scaricati perchè in questo modo non si aiuterebbe la Fincantieri a perseguire quei traguardi di qualificazione che sono gli elementi sui quali puntare e agire.

Questo processo è già in atto e siccome mi risulta, per colloqui avuti, che l'orientamento dell'armamento è tutt'altro che teso a soccombere, potremmo trovarci di fronte al fatto che questo si rivolga ai cantieri della Comunità europea. Questo sarebbe un assurdo nel momento stesso in cui abbiamo lavorato per aggregare una domanda che dia un primo avvio per un più alto utilizzo delle potenzialità produttive dell'industria navalmeccanica nazionale.

Questo elemento riconferma i pericoli che ho denunciato, e che derivano, lo ripeto, dal non aver definito in modo più compiuto la finalità di questi incentivi.

Non aggiungo altre considerazioni e annuncio che da parte del nostro Gruppo ci sarà un voto di astensione mentre avremmo desiderato trovare nel contesto della legge tutti gli elementi per poter esprimere un voto di piena approvazione.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signori senatori sarò certamente breve, non con la brevità annunziata ma non attuata dell'amico Bisso. D'altra parte la soddisfazione per questo provvedimento è tale da non consentire un minimo di riflessione sul lavoro svolto in modo particolare dal Ministro ma anche, nell'ambito di questa Commissione, dal Presidente, dal sottoscritto relatore e dai colleghi interessati, collegati in modo particolare con quella economia marittima che indubbiamente ha segnato momenti di sconforto nel corso degli ultimi anni ma che vede anche, attraverso la puntualizzazione di questo provvedimento, la possibilità di un recupero della dimensione marittima all'interno del nostro paese.

Non per nulla al termine del nostro dibattito sono presenti in questa sede i rappresentanti delle varie realtà marinare del nostro paese.

Vorrei sottolineare che la politica di sostegno che abbiamo portato avanti con i due provvedimenti vuole indubbiamente esser finalizzata a un tentativo di recupero di produttività nel quale abbiamo creduto noi e il Ministro Carta, nonostante le determinazioni pessimistiche, dei vari dirigenti delle finanziarie del settore in modo particolare. Mi riferisco principalmente a quel dibattito che si è tenuto in questa sede sul piano di settore, portato avanti dalla Fincantieri senza la preventiva consultazione nè del Ministro della marina mercantile nè della Commissione stessa.

Debbo dar atto al Ministro di aver fatto sospendere con un suo impegno gli interventi già programmati limitativi del piano della Fincantieri che volevano ripetere, come per il passato, gli aggiustamenti e le risposte alla crisi con riduzioni ulteriori di personale e con chiusure di cantieri. Il Ministro in quella sede, in un dibattito al quale ebbi l'onore di partecipare in questa Commissione, ebbe a dire con estrema fermezza che il piano di ristrutturazione della cantieristica si sospendeva finchè il Governo non avesse approntato un programma triennale di ristrutturazione e di programmazione degli interventi non solo in ordine alla cantieristica ma anche all'armamento.

Questo è un fatto nuovo e positivo che ha determinato indubbiamente un ravvivamento della domanda, che ci fa sperare se non in una ripresa del settore certamente nel mantenimento degli obiettivi del piano approvato dal CIPE che questa legge tende a portare avanti.

Tutto questo, signor Presidente, per dare la dimostrazione che il Governo non può non intervenire nella gestione delle finanziarie nel momento in cui Governo e Parlamento si fanno carico di politiche così importanti di sostegno e di intervento.

Voglio ricordare (anche per spiegare ai colleghi della Commissione, se ce ne fosse bisogno, il calore e l'impegno che hanno caratterizzato la mia partecipazione alla discussione e all'elaborazione del disegno di legge e degli emendamenti) innanzi tutto la mia – diciamo così – «estrazione cantieristica», cioè la presenza, nel mio collegio, di uno dei cantieri più gloriosi e più importanti quale è quello di Castellammare di Stabia, dal quale è partita nel 1979 una battaglia nuova per fermare la crisi della cantieristica.

Il ministro Lombardini, in un libro autobiografico intitolato «Un tecnico al Governo», ha così ricordato, con un'impostazione però assolutamente criticabile, lo svolgimento di quei fatti: «Il 10 settembre

1979 la Fincantieri, essendosi ridotte le possibilità di lavoro del cantiere di Castellammare di Stabia, decise di mettere in cassa integrazione 300 operai. Fu l'uragano. Comunisti e socialisti (insieme) e democristiani presentarono subito alla Camera mozioni per indurre il Governo a prendere precisi impegni sulla crisi dei cantieri. Particolarmente dura la richiesta dei democristiani al governo di sospendere in tempi brevi i provvedimenti di messa in cassa integrazione. Più responsabile la mozione proposta dai comunisti i quali però, il giorno dopo, per non essere aggirati a sinistra, come si usa dire, chiesero essi pure al Governo la revoca immediata dei provvedimenti di messa in cassa integrazione, non solo a Castellammare di Stabia ma anche a Palermo (dove circa 600 operai erano in cassa integrazione straordinaria dall'ottobre 1978) e in tutti gli altri stabilimenti navali. Una richiesta inaccettabile. Il suo accoglimento avrebbe introdotto il principio che il Parlamento può ordinare al Governo di intervenire direttamente a coartare l'autonomia decisionale delle società che fanno capo al sistema delle partecipazioni statali. Un simile potere, a quanto mi consta, l'hanno avuto solo il governo in URSS al tempo di Stalin e gli altri governi creati in Europa orientale a sua immagine e somiglianza».

Contrariamente a quanto affermava il ministro Lombardini – che poi ha dato luogo anche a certe prevaricazioni di alcune finanziarie di Stato – io dico che legittimamente allora e più legittimamente oggi il Ministro della marina mercantile e la Commissione hanno posto l'alt alla politica della Fincantieri in ordine alla smobilitazione della cantieristica italiana.

LOTTI. Questo è un merito che anche noi riconosciamo al ministro Carta e gliene diamo atto pubblicamente.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Abbiamo sostenuto con fede e con fiducia che attraverso l'approvazione di questi provvedimenti studiati, approfonditi, ripuntualizzati anche negli obiettivi – come ha rilevato giustamente il senatore Bisso – si poteva e si può certamente recuperare o quanto meno bloccare una crisi che secondo i burocrati della Fincantieri doveva dichiararsi irreversibile e portare alla chiusura di alcuni cantieri nell'ambito della realtà nazionale.

Noi riteniamo che la posizione che il Ministero e il Parlamento hanno assunto vuole bloccare il tentativo della Fincantieri, ma intende anche dare una risposta complessiva al mondo operaio, al sindacato, che è stato il grande protagonista delle lotte per il mantenimento nel nostro paese di quello che indubbiamente è uno dei comparti più tradizionali, più gloriosi, più storicamente importanti e che oggi ci legittima anche nell'orgoglio di aver potuto portare a compimento un provvedimento che, prima che voluto da noi e dal Governo, era stato invocato dagli stessi lavoratori.

ORCIARI. Signor Presidente, prendo brevemente la parola per esprimere la soddisfazione del Gruppo socialista per l'approvazione di questo disegno di legge e per sottolineare ancora una volta l'esigenza che i futuri provvedimenti tengano conto anche della cantieristica media e soprattutto di quella minore.

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, mi pare doveroso da parte mia ringraziare il Parlamento per il fatto che – come i rappresentanti sindacali – è stato sempre e in ogni caso sensibile non alla pura approvazione di disegni o di proposte, quanto compartecipe alla elaborazione di una linea politica che avesse – come ricordava il senatore Bisso – obiettivi generali di ripresa dell'economia marittima. Come è stato giustamente osservato dai senatori Bisso e Patriarca, l'originalità di tale elaborazione sta in questa alleanza che si è stabilita fra Esecutivo, Parlamento e forze sociali. Certamente i protagonisti sono stati i lavoratori, che ci hanno posto di fronte alla drammaticità del quadro, però dopo l'avvio dei primi incontri si è realizzato questo blocco, questa alleanza, che si è espressa nel piano triennale che ha richiesto al nostro paese un investimento di circa 3.000 miliardi (per la precisione si tratta di 2.940 miliardi), affrontando – con il concorso sempre puntuale, preciso e generoso del Parlamento – il problema dei porti, dei cantieri, degli armamenti.

Resta il discorso della flotta pubblica della Finmare, che sarà tempestivamente sottoposto all'attenzione del Parlamento perchè anch'io sono d'accordo che lo sforzo che abbiamo richiesto alla comunità nazionale e che il Parlamento ha votato deve avere un immediato riflesso sulla difesa dell'economia marittima. Nessuno di noi pensa che questo sforzo notevole, tenuto conto del quadro generale del paese, non abbia una risposta immediata. In questo senso abbiamo garanzia di disponibilità da parte dei lavoratori, che hanno inteso perfettamente che ci muoviamo in un quadro globale di interventi, abbiamo la solidarietà anche dell'armamento privato e direi che vi è una riflessione – come ricordava il senatore Bisso – da parte della flotta pubblica, della Finmare, e lo vedremo con più precisione quando avremo il piano e un disegno di legge di sostegno.

Per quanto riguarda gli obiettivi generali, noi li abbiamo solo indicati genericamente nel programma triennale, però abbiamo predisposto, proprio con il concorso delle forze sociali, una legge-quadro all'interno della quale si muove tutta la nostra politica marittima, con un indirizzo della politica dei traffici internazionali e dei traffici del cabotaggio. Proprio ieri ho costituito dei gruppi di studio nei singoli settori, d'accordo con le autorità sindacali, per sviluppare questo aspetto del traffico cabotiero, pur non rimanendo insensibili alla ripresa del traffico internazionale, soprattutto con gli Stati Uniti. In proposito ricordo che in collaborazione tra pubblici e privati dovrà inaugurarsi una linea con il Pacifico, però ritenevo importante che quella cerimonia fosse preceduta dalla mia presenza in Senato per concludere questo tipo di discorso.

Sono grato al relatore per aver coordinato la fatica di tutta la Commissione e al Presidente per quella lungimirante saggezza alla quale si ispira nel dirigere il nostro lavoro che ha consentito di raggiungere l'obiettivo che ci eravamo posti, il che costituisce un altro segnale importante.

A proposito di questo discorso strategico mi permetto di fare una proposta. In occasione dell'esame del bilancio dello Stato, quando la Commissione non potrà occuparsi di argomenti estranei al bilancio

medesimo, una volta espresso il parere sulle tabelle, sono disponibile a procedere ad un'audizione che faccia il punto sul piano triennale per l'economia marittima per vedere i risultati che sono stati raggiunti e quali sono gli obiettivi che ancora si devono perseguire. Mi rendo conto che ogni volta che si fa un dibattito di questa natura, svolto con tanto senso di misura, la nostra iniziativa è arricchita.

È chiaro che si tratta di leggi che sostengono la domanda e che, attraverso la domanda, ravvivano la capacità produttiva dei cantieri. Sono perciò perfettamente d'accordo sul fatto che sia necessario muoversi nell'ambito delle leggi di mercato. La Finmare, memore dell'incidente avvenuto anni fa, ha infatti dichiarato di essere disposta a rinnovare la propria flotta per rinnovare la strategia marittima, ma è disposta a farlo soltanto a prezzi giusti. Non possiamo imporre ordini suppletivi, le cui cause possono risiedere in fatti diversi dalla razionalizzazione della produzione, dall'ammodernamento e dalla ricerca. Questo è un discorso che va fatto con molta chiarezza, ed io sono ben lieto di trasmettere questa volontà del Parlamento.

Sono perfettamente d'accordo anche sul fatto che al di là del controllo previsto legislativamente vi sia da parte del Ministro questo controllo costante. Vi è stata una riunione dei settori della cantieristica minore, ed io sono ben lieto di trasmettere loro questa volontà del Parlamento di venire incontro alle loro esigenze. Oggi noi abbiamo precisato l'obiettivo di concentrare gli investimenti nei cantieri maggiori, ma non dimentichiamo la quantità di interessi, l'occupazione di energie e la mobilitazione esistente nei cantieri italiani. Chi ha visitato il salone della nautica di Genova sa a quali progressi abbiamo assistito in questo campo. Tutti si rendono conto che attraverso la produzione cosiddetta «minore» noi acquisiamo l'immagine internazionale che consente anche la vendita di navi maggiori da parte della cantieristica maggiore. Quindi esiste uno stretto collegamento tra cantieristica maggiore e minore.

Perciò mi auguro che in sede di esame del disegno di legge sulla nautica da diporto, già licenziato dal Consiglio dei Ministri, sia possibile avere un atteggiamento ben definito nei confronti degli esponenti di questa cantieristica minore diffusa all'interno del paese. Chiedo l'impegno del Parlamento per avviare con questi esponenti lo stesso tipo di rapporti che abbiamo avviato con i rappresentanti della cantieristica maggiore.

Ho sempre avuto fiducia che il dibattito parlamentare ed il confronto sociale producano questi risultati in tempi brevi e siano un segnale positivo per quelle comunità che appaiono giustamente preoccupate. Ho trovato a Genova un clima molto più disteso di quello dello scorso anno e a Monfalcone un'attesa che è rivolta non tanto al Ministro, ma a tutto il Parlamento che è preoccupato di varare nuove leggi che consentano la ripresa della produttività. Soprattutto essi sperano che non vada disperso il grande patrimonio umano di capacità, di professionalità, di fantasia e di ingegno che si è dimostrato nei cantieri italiani.

Voglio dire questo per precisare ancora una volta il senso di ripulsa che ho provato quando ci si è posta in modo drastico la necessità di chiudere uno dei cantieri più gloriosi, che anche in questi ultimi tempi

ha dato delle produzioni certamente non inferiori a quelle degli altri cantieri europei.

Mi associo al ringraziamento formulato alle rappresentanze sindacali ed anche alle altre parti sociali, ma voglio soprattutto ringraziare il Parlamento che ha saputo con molta sensibilità rendersi interprete delle aspirazioni e delle angosciate proteste di questo settore traducendole in un provvedimento di legge. Il Parlamento in ogni momento, al di là di quanto stabilisce la legge, può chiedere di verificare il punto in cui si è arrivati nel rapporto tra costi e benefici ricavati. Ripeto che me lo potrà chiedere in qualsiasi momento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 11,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO