

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

39° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 MAGGIO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmecanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988» (1349), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 2, 6, 11
BISSO (PCI)	2
CARTA, ministro della marina mercantile ...	7
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	6

I lavori hanno inizio alle ore 17,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmecanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988» (1349), approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmecanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988», già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella precedente seduta del 23 maggio avevamo avviato la discussione del provvedimento con la relazione del senatore Patriarca, al cui termine avevamo ritenuto opportuno aggiornarci per verificare se, nel caso di eventuali modifiche dell'articolato, la Camera potesse prendere nuovamente in esame il disegno di legge ed approvarlo in tempi ristretti. A tale proposito, informo la Commissione che una cospicua delegazione della Commissione trasporti della Camera è in missione negli Stati Uniti ed al rientro è possibile un suo eventuale trasferimento per un'altra trasferta in Francia, ma non è questo un fattore decisivo quanto piuttosto il fatto che, nella determinazione ormai certa della campagna referendaria, il Senato sospenderà le sue sedute alla fine della settimana e la Camera all'inizio della prossima.

Pertanto, non esistono ragionevoli prospettive di certezza rispetto ad un celere riesame da parte dell'altro ramo del Parlamento del disegno di legge al nostro esame. Inoltre, anche in considerazione del fatto che il relatore farà alla Commissione una proposta risolutiva dei problemi sorti, credo che si possa procedere a concludere la discussione e l'esame dell'articolato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Signor Presidente, signor Ministro, cari colleghi, con l'approvazione del disegno di legge n. 1349 per il finanziamento delle linee programmatiche per il rilancio della politica marittima nazionale si chiude una fase contrassegnata da un insieme di provvedimenti che ritengo essenziali per una possibile fuoriuscita dal tunnel della crisi che da anni ormai caratterizza l'andamento dell'economia marittima italiana.

Questa fase ebbe il suo inizio l'11 gennaio 1984 allorchè il Ministro della marina mercantile trasmise al CIPI, che le approvò con delibera del 19 giugno 1984, le linee di un programma triennale 1984-1986 che

assunsero il carattere di un piano di settore. Il piano mancava però del necessario supporto finanziario. Il provvedimento in discussione è l'atto che può rendere operative quelle linee programmatiche perchè le fornisce della necessaria copertura finanziaria. Questo stanziamento avrebbe dovuto essere attivato in tre anni, in realtà - se ho ben capito il testo del disegno di legge - si è già verificato uno slittamento e una dilatazione dei tempi che personalmente considero non del tutto positiva.

Ho detto che il provvedimento in discussione può rendere operativo il piano. Uso il condizionale per un motivo essenziale, vale a dire: io credo che noi tutti siamo consapevoli che la copertura finanziaria è certamente questione importante, fondamentale, per moltissimi aspetti direi addirittura imprescindibile, ma non risolutiva per la messa in movimento di quel complesso di fattori necessari per impegnare la totalità dello stanziamento e con esso l'avvio della realizzazione delle linee programmatiche. Secondo me, non bisogna pensare che sia sufficiente mettere a disposizione risorse finanziarie e una competenza normativa perchè poi il virtuosismo del mercato - questo regolatore dell'universo economico - per moto proprio, spontaneo, senza bisogno di qualsiasi altro intervento, determini di per sè tutte le condizioni che possono attivare la globalità dello stanziamento.

Dico questo perchè i fatti, l'esperienza, anche la più recente, ci dicono che non è così. Il fallimento del precedente piano di settore 1981-1985 deve esserci di insegnamento e di ammonimento. Anche allora furono definite risorse finanziarie, tempi e modalità per il loro impiego; anche allora, come oggi, la flotta e i cantieri erano attanagliati dagli stessi problemi e dalla stessa crisi. Ma sappiamo tutti che il piano di fatto fu un fallimento, anche se ovviamente non per colpa dell'attuale Ministro, così come lo è stato il piano portuale 1979-1981. Anche allora infatti vennero stanziati 1015 miliardi, ma di questi a tutto il 1984 quanti ne furono attivati? I dati del Ministero parlano di un 45/50 per cento. Pertanto, siamo di fronte a due piani non realizzati, nonostante che per ciascuno di essi fossero stati definiti gli obiettivi, le risorse e la normativa.

Al fallimento del piano di quattro anni fa e alle difficoltà di una crisi che si protrae nel tempo, oggi rispondiamo con un secondo piano. Il nuovo piano contiene indubbiamente qualche novità rispetto al precedente, ma a nostro giudizio queste non sono tali da mutare il segno e la qualità del primo piano, in quanto ne ripete pedissequamente la logica e la filosofia; sappiamo come andò a finire quel piano e, se è vero ciò che affermo, vuol dire che potenzialmente ci sono le condizioni perchè anche questo piano abbia la stessa sorte.

Il nuovo piano risente, perciò, dei limiti dovuti ad una mancanza di una analisi seria sulle vere cause che determinarono il naufragio del piano di settore 1981-83. Tutto questo costituisce una pesante ipoteca ai fini della realizzazione del nuovo programma di sviluppo. Questo dobbiamo averlo ben presente, anche in considerazione di come attualmente stanno procedendo le cose.

La verità è che, pur in presenza di leggi estremamente generose, come le definisce lo stesso armamento sia pubblico che privato, non c'è

stato ancora un vero e proprio decollo della domanda così come tutti quanti ci attendevamo, mentre i nuovi ordinativi riguardano navi di piccolo tonnellaggio. E anche questo è un elemento sul quale dovremo riflettere fra qualche anno.

Ora, a nostro modo di vedere, lavorare per attivare con regolarità la globalità dello stanziamento entro i tempi definiti dalla legge, cioè tre anni, significa fin da ora capire le ragioni per cui la domanda non è decollata nei termini che tutti quanti ci aspettavamo. Questo lavoro di ricerca e di analisi va fatto subito per definire, con cognizione di causa, come intervenire per garantire ai cantieri adeguati flussi di commesse e al paese un consistente rinnovo della flotta nazionale. Una delle fondamentali argomentazioni portate avanti dal mondo armatoriale appare a noi la seguente. Dai colloqui e dalle discussioni avute, viene evidenziato come nella fase attuale non provengano dall'andamento dei traffici marittimi, seppur in consistente ripresa, così come dal mercato dei noli, seppur remunerativi, stimoli sufficienti per investimenti in nuovi vettori marittimi, poichè al consistente costo delle navi non corrisponderebbe la certezza per un impiego delle stesse in misura tale da garantire un livello di profitto da rendere il rischio imprenditoriale un dato economico accettabile. Da qui anche la richiesta di un maggior ricorso affinché gli enti pubblici quali l'ENEL, l'ENI, la FINSIDER, che sono i grandi importatori di merci, abbiano a ricorrere in misura maggiore di quanto finora non hanno fatto all'armamento nazionale mediante la stipula di accordi pluriennali. Anche dal lato della offerta permangono grossi problemi tuttora non risolti da cui discendono conseguenze negative che si ripercuotono sui costi e sulla qualità del prodotto, cosicchè dal punto di vista dell'offerta dei cantieri siamo ancora in presenza di un prodotto che per sua intrinseca forza e capacità competitiva non è ancora stimolatore di domanda, o non è in grado di attrarre domanda. Sono perciò presenti e questa è una prima conclusione che traggo, non poche delle condizioni che possono drasticamente dimensionare il piano, riducendone i benefici che da questo dovrebbero derivare in termini di occupazione, di qualificazione della flotta nazionale, di riequilibrio della bilancia dei noli. Ma se così stanno le cose, se la mia analisi è valida e l'ipotesi sta in piedi, che cosa bisogna fare? Prima di tutto dirò che non si può fare coercizione su chi pensa di non avere convenienza alcuna a fare nuovi investimenti per navi più moderne perchè nel breve periodo si ritiene eccessiva l'area di rischio. Se questa rimane la posizione dell'armamento privato, congruo si fa il rischio che tutte le provvidenze messe in atto per agire dal lato della domanda, al fine di rinnovare la flotta e nel contempo assicurare adeguati carichi di lavoro ai nostri cantieri, finiscano in un ennesimo possibile fallimento. Se così stanno le cose vuol dire che siamo di fronte a un fatto assai negativo e che non vale far finta di ignorare. Il fatto è che siamo davanti ad un armamento privato che per volontà, dimensione aziendale, forza finanziaria, organizzazione commerciale sembra di non essere in condizioni, anzi dice di non essere in condizioni di concorrere in più consistente misura alla battaglia per conquistare nuove quote di traffico marittimo, come ci spetterebbe dagli stessi accordi internazionali.

Nemmeno so a quale punto sia l'iter della stessa iniziativa del Ministero della marina mercantile per quanto riguarda la legge di difesa di bandiera; se vogliamo portare avanti una politica di difesa della bandiera nazionale, in qualche modo a questa necessità occorrerà far fronte con un adeguamento della stessa flotta, perchè qui c'è una iniziativa che tende a rialzare le quote di traffico da trasferire e da realizzare attraverso l'impiego della flotta nazionale.

Occorre perciò un riequilibrio tra il numero delle unità componenti la flotta ed il risultato positivo a cui può dar luogo l'iniziativa tramite lo strumento legislativo; infatti per difendere la bandiera è necessario operare un adeguamento. Se questo è un dato della realtà, ciò non significa che l'Italia debba essere condannata a veder accentuata la sua ulteriore marginalità marittima come è avvenuto - e lo sa benissimo l'onorevole Ministro - tra il 1983 e il 1984 con il passaggio da 10 a 9 milioni di tonnellate e con navi in disarmo per oltre un milione di tonnellate di stazza lorda, riducendo in questo modo a poco più di 7 milioni la flotta italiana che effettivamente solca gli oceani.

È in questo quadro che va considerato in tutta la sua portata il ruolo che deve assumere l'armamento pubblico, quale strumento inalienabile di una politica di traffici marittimi che si muova in piena sintonia con gli interessi più profondi del nostro paese.

Prima di concludere mi permetto di aggiungere che oggi esistono in seno all'armamento pubblico condizioni nuove rispetto anche ad un recente passato, sia sul piano della volontà che su quello della capacità propositiva e della visione globale con cui si guarda alla prospettiva dei traffici marittimi e del ruolo che in questi può assolvere la flotta nazionale.

Tutto questo, unito ai processi di ristrutturazione dell'azienda pubblica, al patrimonio di esperienze, alla struttura commerciale nazionale ed internazionale, all'ammodernamento della sua flotta, costituisce anche per l'armamento privato un punto essenziale cui guardare per un rilancio della nostra flotta nazionale e per un allargamento della nostra presenza nei traffici marittimi. Porre ostacoli al pieno dispiegarsi dei processi di rinnovamento e di ristrutturazione dell'armamento pubblico, come già sta avvenendo, - e in questo senso vedremo quali iniziative prendere - significa colpire nel profondo gli interessi non solo della società FINMARE, ma gli interessi nazionali e nel contempo non dischiudere nuove possibilità per l'armamento privato.

Quindi, signor Ministro, agire per accelerare i tempi per la discussione del piano FINMARE e della legge per la sua copertura finanziaria mi sembra in questo momento l'azione più significativa dopo l'approvazione di questo disegno di legge.

Queste erano alcune considerazioni che sentivo il dovere di fare. Certamente mi rendo conto che è difficile operare un confronto reale di idee visti i tempi brevi in cui la Commissione deve decidere. Voglio però sottolineare l'innegabile veridicità di un dato: vi è un'enorme carenza di domanda. Anche sulla base delle discussioni fatte ho cercato di dare una risposta a questo problema, ma rimane innegabile che dal mercato non provengono stimoli alla domanda. Se così stanno le cose, difficilmente saranno attivati quei finanziamenti per i quali tutti noi abbiamo cercato

di operare al fine di dotare di mezzi più adeguati il nostro armamento per avviare un processo che ci facesse guardare con serenità e fiducia al superamento della crisi che attanaglia l'economia marittima italiana.

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Voglio richiamarmi alla mia relazione introduttiva nella quale ritengo che si sia puntualmente verificato quel confronto di idee e di posizioni invocato dal senatore Bisso. Ritengo in particolare che non esistano posizioni politiche differenziate sulle ragioni della crisi, ma che piuttosto esista una differenziazione sulla metodologia necessaria per il superamento o quanto meno per l'alleggerimento della crisi. Sono necessari contributi di tutte le parti politiche perchè indubbiamente l'interrogativo posto dall'intervento del senatore Bisso pesa già da anni sul nostro lavoro e sul nostro impegno. A mio parere questo interrogativo pesa anche sull'impegno dello stesso Ministro che ha tentato di vivacizzare un settore con l'aiuto della nostra Commissione. Il peso di questo interrogativo grava sui nostri impegni sia a causa della volontà di approfondimento delle linee di programmazione indicate dal Governo, sia a causa dei tempi necessari per una politica congiunturale.

Infatti rimane un dato innegabile che un regime di aiuti per il superamento di una congiuntura così delicata e così sfavorevole ha bisogno di tempi rapidi. Purtroppo però questo non si è verificato nel triennio scorso e non si sta verificando in questo triennio. Pertanto – poichè, per una serie di circostanze, interventi che dovevano essere rapidi sono stati attuati in ritardo – si è corso il rischio di aggravare il quadro complessivo della crisi.

Per questi motivi, onorevole Presidente, pur rendendoci conto che nel testo trasmessoci dalla Camera era necessario ed opportuno introdurre alcuni emendamenti – in particolare per quanto riguarda il penultimo comma dell'articolo 2, cioè i limiti di età previsti per la demolizione del naviglio, che produce effetti negativi – abbiamo preferito non operare in questo senso.

In particolare l'introduzione del limite di età per le navi da demolire, con l'aggiunta della clausola che queste navi siano di proprietà dell'impresa che deve procedere alla nuova costruzione, rende pressochè impossibile operare in questo settore. Infatti, vista la situazione generale del mercato, l'armatore che vuole rinnovare il proprio naviglio non può essere limitato alla demolizione del naviglio di sua proprietà perchè con questa clausola si rischia di varare una norma che renderebbe impraticabile la demolizione.

Anche da consultazioni informali svolte con i componenti della Commissione lavori pubblici dell'altro ramo del Parlamento è emersa la necessità di correggere questo punto. Ci rendiamo conto che purtroppo molto spesso i tempi di approvazione di una legge non dipendono dalla volontà politica dei soggetti interessati perchè nel calendario dei lavori parlamentari si inseriscono una quantità di eventi esterni che lo modificano continuamente. Inoltre ci rendiamo conto, come abbiamo detto poc'anzi, che questo provvedimento rischia di mancare i suoi

obiettivi per alcuni ritardi intervenuti nell'approvazione e rinunciamo ad apportare in questa sede alcune modifiche; però, anche a nome del Presidente della Commissione, senatore Spano, e del senatore Bisso, io annuncio la presentazione, domani stesso, di un disegno di legge composto da un articolo unico, con il quale si andrà ad operare l'abrogazione del riferimento di cui al penultimo comma dell'articolo 2. Il provvedimento che annuncio in questa sede, che avrà tutte le procedure di urgenza che riusciremo ad attivare anche con la collaborazione del Ministro, ci metterà in grado di poter rispondere anche alla esigenza qui configurata, che concorre complessivamente al piano di risanamento e di svecchiamento della flotta ed anche al piano delle nuove costruzioni.

Purtroppo, anche qui abbiamo la riprova di come questi provvedimenti, per poter esplicitare il valore della loro importanza in un momento di crisi acuta del settore, devono essere approvati in tempi rapidissimi. Infatti, si tratta di provvedimenti che soltanto con il loro annuncio creano così tante aspettative per cui i ritardi, tenuto conto del costo eccessivo del denaro sotto forma di elementi oggettivi che concorrono ad aggravare le condizioni di mercato, costituiscono certamente un elemento di accelerazione del processo di crisi.

Detto questo, desidero raccomandare l'approvazione integrale del disegno di legge in esame, con l'impegno di procedere immediatamente alla presentazione del disegno di legge di cui ho fatto cenno.

Vorrei aggiungere una breve considerazione. Il senatore Bisso ha fatto riferimento al disegno di legge in corso di approvazione, relativo al piano Finmare, dal quale ci aspettiamo una vivificazione della domanda. Siamo consapevoli che il piano deve corrispondere alla nuova filosofia dell'IRI, alla quale siamo favorevoli, nel senso che l'IRI deve mantenere in piedi solo le attività considerate fondamentali e strategiche. Se il piano risponderà a questa visione, certamente noi saremo ben lieti di approfondirlo, di approvarlo, mentre invece non saremo disponibili - e lo diciamo in tutta franchezza - ad affrontare una discussione che si risolvesse solamente in aiuti, più o meno generalizzati, che creerebbero condizioni discriminanti all'interno di un settore già fortemente penalizzato, contribuendo, così, all'ulteriore aggravamento della crisi del settore stesso, con pesanti oneri a carico dello Stato. Abbiamo anche fiducia nel nuovo gruppo dirigente della Finmare, che indubbiamente ha dimostrato di voler corrispondere quanto meno a questi indirizzi di carattere generale, che sono stati più volte esplicitati e che, finalmente, porteranno il comparto delle Partecipazioni statali non più nel novero delle aziende assistite, ma delle aziende che sul mercato nazionale e internazionale potranno sviluppare le loro capacità.

Concludendo, rinnovo alla Commissione la raccomandazione di una pronta approvazione del provvedimento.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Prendo brevemente la parola, non solo per esprimere il mio apprezzamento alla Commissione che consente, con l'approvazione del disegno di legge in esame, di concludere positivamente un ciclo legislativo per il rilancio della economia marittima del paese, ma anche per dare alcune notizie che possono essere utili.

Indubbiamente all'origine delle difficoltà della cantieristica vi è una crisi più generale, che attiene alla caduta dei traffici; vi sono vari cenni di ripresa che sono stati rapidamente colti, in ordine ai quali abbiamo predisposto un piano complessivo che ha una duplice caratteristica, quella di affrontare globalmente la realtà flotta-cantieri-porti e quella di avvalersi del concorso e dell'apporto delle parti sociali, del Parlamento e del Governo. Pertanto, l'approfondimento è andato in direzione di un'analisi che non è compiuta, ma che certamente è più approfondita che nel passato. Abbiamo affrontato l'argomento in termini molto positivi e poichè vi era il problema dei prezzi siamo intervenuti per tentare di rapportare la domanda e l'offerta in modo che i prezzi dei cantieri italiani non si discostassero dai prezzi praticati dai cantieri europei.

Pertanto, possiamo dire che vi è stato un complesso di attività legislativa, svolta dal Parlamento, assecondata dall'attività amministrativa del Governo, diretta proprio a raccordare i diversi aspetti di un'unica crisi, cercando di affrontare globalmente i problemi. Abbiamo presentato un disegno di legge per la programmazione portuale e desidero anche informare gli onorevoli senatori che fra qualche giorno si riunirà il Comitato per la riforma delle strutture portuali, previsto dal decreto-legge, poi convertito in legge, per il risanamento degli enti portuali. L'azione di risanamento ivi prevista ha un larghissimo respiro in quanto si sta tentando di coinvolgere, accanto ai soggetti previsti dalla legge, anche - grazie al contributo di esperti - i massimi vertici delle confederazioni sindacali. Ciò si sta facendo anche per evitare nel discorso sull'organizzazione del lavoro portuale il verificarsi di ingerenze da parte di organi dello Stato che, pur se autorevoli, sono comunque completamente ignari della complessa realtà del lavoro portuale.

Concordo con l'osservazione che, poichè il nostro paese è costretto a rifornirsi di materie prime, occorre raccordare l'offerta di stiva dell'armamento nazionale alla domanda di approvvigionamento di tali materie da parte dei vari settori e di quelli siderurgico ed energetico in particolare. Non si può infatti più consentire che il trasporto di tali merci sia effettuato tramite naviglio che non è italiano.

A questo proposito faccio presente che il Governo ha già avviato nelle forme più opportune il dialogo con i grandi enti di Stato, riservandosi, se necessario, di fornire attraverso le cifre una indicazione che, pur non configurando quella riserva di carico che per la verità molti paesi praticano in seno alla Comunità europea, impegni comunque le nostre industrie pubbliche ad avvalersi di naviglio italiano.

L'esame realistico della situazione attuale non induce in noi un grande ottimismo, ma è comunque confortante il fatto che per quanto riguarda l'Italcantieri vi sia una previsione di commesse per 190.000 tonnellate e per quanto riguarda la totalità dei cantieri italiani vi sia una previsione di commesse per 310.000 tonnellate. Desidero inoltre informare la Commissione che entro la giornata di domani si dovrebbero concludere le trattative in corso a proposito del settore siderurgico, che riguardano 4 unità, e che sono aperte trattative per quanto riguarda altre unità di armamento privato.

Come giustamente ha detto il senatore Bisso, riprendendo quanto affermato dal relatore, occorre indubbiamente fornire un quadro economico di riferimento. Il provvedimento che questa Commissione si accinge ad approvare - e a tale proposito desidero esprimere il mio apprezzamento per la sensibilità e la sollecitudine dimostrate dalla Commissione nell'accogliere l'invito del Governo ad approvare in tempi brevi il disegno di legge in questione - consente di chiudere positivamente un ciclo legislativo per il rilancio dell'economia marittima del paese e faciliterà senz'altro la positiva conclusione delle trattative in corso. Per consentire la rapida approvazione del disegno di legge in discussione, che costituirà un punto di riferimento certo affinché le commesse possano scattare, ritengo sia da accogliere la proposta avanzata dal senatore Patriarca - anche a seguito delle osservazioni del Presidente e del senatore Bisso - tesa a risolvere i problemi posti dal penultimo comma dell'articolo 2 in modo da non allungare l'*iter* del provvedimento.

Per quanto riguarda le commesse desidero ricordare che nel piano triennale si prevedeva un totale di 800.000 tonnellate. Il Governo ritiene che entro l'anno in corso almeno il 50 per cento di tale previsione potrà essere soddisfatta.

Uno dei principali difetti della passata legislazione era quello di vedere il problema della costruzione navale come separato dal fattore prezzo e dal fattore ricerca. A tale riguardo il Governo si è adoperato - con il contributo determinante del Parlamento - per fare in modo che i nostri prezzi fossero allineati a quelli internazionali e, per quanto riguarda la ricerca scientifica applicata, per far sì che con il disegno di legge in esame fosse finanziato tale settore. Il Governo si sta anche impegnando - recependo le indicazioni del Parlamento e di tutta una vasta area politica - per fare in modo che la cosiddetta Vasca Navale sia adeguata alle nuove esigenze, alle quali attualmente non è in grado di far fronte. Si tratta di uno studio che è già in avanzata fase di elaborazione, per cui il Governo conta quanto prima di trarre le sue conclusioni.

Desidero inoltre far presente che sono stati anche affrontati sul piano legislativo il discorso della «quota di traffico» e quello della difesa della bandiera, che non ha certamente carattere protezionistico, ma piuttosto di difesa della libertà di mercato e di tutela dei propri interessi all'insegna della reciprocità di trattamento. Tali principi - largamente condivisi nell'altro ramo del Parlamento, che ha già proceduto all'esame del provvedimento relativo - sono stati dal Governo rappresentati e difesi nelle opportune sedi internazionali. Per quanto riguarda la possibilità di apportare modifiche più incisive in tale settore, ritengo che, anche per rispetto dei rapporti con i paesi esteri, occorra procedere con molta prudenza. Tuttavia, dato lo sforzo che stiamo facendo per rinnovare la nostra flotta e per razionalizzare il processo produttivo dei cantieri navali, è necessario assicurare alla flotta stessa una quota di traffico adeguata alle cospicue risorse finanziarie messe a disposizione, che sono state in qualche modo sottratte ad altri settori. Per questo occorre impegnare le nostre industrie pubbliche ad avvalersi di naviglio italiano per i loro trasporti. È necessario tener presente la preoccupante contrazione della consistenza numerica della nostra flotta e il notevole numero di navi in disarmo.

Per quanto concerne la questione del ruolo insostituibile della flotta pubblica - sulla quale si sono già soffermati il senatore Bisso e il relatore Patriarca - desidero in primo luogo esprimere la mia soddisfazione per il fatto che da quanto è stato detto a tale proposito emerge una sensibilità di tipo nuovo nei confronti dei problemi dei rapporti tra pubblico e privato, che non sono più visti attraverso schemi ideologici, ma in una prospettiva di ripresa generale del settore.

Occorre andare oltre categorie largamente superate e affermare chiaramente che la flotta pubblica riveste un ruolo strategico insostituibile ed esplica effetti positivi anche nei confronti dello stesso armamento privato. In questa prospettiva è stato costituito un comitato, nel quale sono presenti rappresentanti dell'armamento pubblico e di quello privato, che dovrà elaborare una linea strategica generale. Il Governo è dell'avviso che una flotta pubblica in crisi non può che esercitare una influenza negativa sull'armamento privato. Certamente è necessario sempre tenere presente la peculiarità del ruolo svolto dalla flotta pubblica rispetto a quella privata che, secondo quanto stabilito dal nostro ordinamento, non può essere impegnata alla stessa stregua di quella pubblica. Per far uscire dalla crisi attuale il nostro armamento pubblico occorre un grande sforzo economico e la predisposizione di strumenti che richiedono nell'immediato molti sacrifici, ma che potranno assicurare il raggiungimento di obiettivi senz'altro soddisfacenti. In questa prospettiva sento di dover difendere il disegno di legge per la ristrutturazione della Finmare, certamente senza dimenticare le negative esperienze registrate in passato, ma con la piena consapevolezza, peraltro, della possibilità che la flotta pubblica, proprio per le finalità che persegue, abbia anche delle passività. Desidero informare la Commissione che a tale proposito si sono già avuti degli incontri tra gli organi tecnici del Ministero della marina mercantile e quelli del Ministero del tesoro, dai quali è venuta la richiesta di una maggiore puntualizzazione per quanto riguarda la copertura finanziaria del provvedimento. Tra non molto lo schema di disegno di legge dovrà essere sottoposto al vaglio del Consiglio dei Ministri e mi auguro che il Parlamento, con la sollecitudine che ha sempre caratterizzato il suo operato in tale settore, possa poi rapidamente approvarlo. Ricordo che a questo provvedimento è legato anche, in un disegno che è globale, il piano per la flotta Finmare che prevede il rinnovo in forma cospicua del naviglio, concorrendo quindi anche esso al rilancio della nostra cantieristica.

A tale proposito, noi abbiamo detto con estrema chiarezza agli organi della Finmare - e condivido il giudizio positivo espresso dal relatore sui nuovi organi della finanziaria - che non si trattava di una ristrutturazione fine a se stessa, bensì di un riassetto che si raccordava per quanto di nostra competenza ad una programmazione dei porti italiani e ad una riforma delle strutture portuali e per parte loro ad una previsione di rinnovo del naviglio, previe commesse ai cantieri italiani.

Per questa ragione, oltre ad esprimere parole di apprezzamento per il sostegno che ancora una volta da parte di questa Commissione viene ad una politica certo impegnativa e difficile, ma che può essere perseguita laddove vi sia un minimo di impegno e di attenzione a quello

che accade intorno a noi e un pizzico di fantasia per dare risposte adeguate alle novità cui assistiamo, ritenevo doveroso fornire nel corso di questo dibattito le notizie ora riferite. Esse infatti possono essere utili per segnare la parte di cammino che abbiamo insieme percorso e che intendiamo concludere con la presentazione di tre proposte di legge: la prima relativa alle tasse e tariffe aeroportuali che sono state concordate tra tutte le parti politiche nell'altro ramo del Parlamento e che pertanto saranno rapidamente approvate; la seconda riguardante la difesa di bandiera intorno alla quale si sono raggiunti notevoli consensi per cui credo verrà rapidamente licenziata dall'altro ramo del Parlamento e la terza concernente la ristrutturazione della Finmare. Quest'ultimo disegno di legge, che abbiamo rivisto anche con l'apporto delle parti sociali, presenta ancora delle difficoltà per quanto riguarda la copertura da parte del Tesoro, che prevediamo di superare però entro breve in una riunione che terremo alla Presidenza del Consiglio.

Per tutte queste ragioni concordo pienamente con la proposta formulata dalla Commissione circa la modifica dell'articolo 2 che è molto utile ai fini del disegno complessivo che ci poniamo, ma che, per ragioni di prudenza, non volevamo rendere vincolante rispetto a questo disegno di legge. Pertanto, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge al nostro esame che rappresenta non solo la conclusione di un ciclo, ma l'avvio concreto di una realizzazione a cui tutti guardiamo con estremo interesse.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.
Ne do lettura:

Art. 1.

Per l'attuazione del processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmecanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, secondo le linee programmatiche per il triennio 1984-1986 approvate dal Comitato interministeriale per la politica industriale (CIPI) nella seduta del 19 giugno 1984, è autorizzata, per il periodo 1985-1988, la complessiva spesa di lire 1.275 miliardi, in aggiunta agli stanziamenti già recati per il settore dalle leggi 9 gennaio 1962, n. 1, 10 giugno 1982, n. 361, 14 agosto 1982, n. 598, 14 agosto 1982, n. 599, 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni e integrazioni. La quota relativa all'anno finanziario 1985 resta stabilita in lire 515 miliardi.

Le somme di cui al precedente comma si intendono complessivamente destinate, quanto a lire 905 miliardi, agli interventi in favore dell'industria delle costruzioni navali e, quanto a lire 370 miliardi, agli interventi in favore dell'industria armatoriale.

Per le finalità di cui al primo comma sono altresì autorizzati, in aggiunta ai limiti di impegno previsti dall'articolo 10 della legge 10 giugno 1982, n. 361, i limiti di impegno di lire 85 miliardi per l'anno 1985 e di lire 55 miliardi per l'anno 1986.

È inoltre autorizzata, in aggiunta allo stanziamento previsto dalla legge 5 maggio 1976, n. 259, e successive modificazioni ed integrazioni,

la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1985 e di lire 35 miliardi per l'anno 1986.

Nell'ambito delle autorizzazioni di spesa di lire 25 miliardi per l'anno 1985 e di lire 35 miliardi per l'anno 1986 concernenti il rifinanziamento della legge 5 maggio 1976, n. 259, e successive modificazioni ed integrazioni, il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca Navale di Roma, un contributo aggiuntivo annuo, per un importo non superiore rispettivamente per il 1985 a duemila milioni di lire e per il 1986 a tremila milioni di lire, per gli oneri derivanti dalla esecuzione di esperienze su modelli, dalla realizzazione e completamento delle infrastrutture di ricerca, dall'acquisto di strumentazioni e di risorse di informatica, dallo sviluppo di rapporti di collaborazione scientifica e dalla documentazione e diffusione delle conoscenze, connessi al programma di ricerca relativo al biennio 1984-1985 ed a quello relativo all'anno 1986, di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 259, e successive modificazioni ed integrazioni. Tali oneri debbono essere esposti in allegato ai relativi programmi di ricerca.

Il Ministero della marina mercantile, successivamente all'approvazione dei suddetti programmi, corrisponde, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, anticipazioni pari al cinquanta per cento della spesa prevista.

La liquidazione del contributo è disposta dal Ministero della marina mercantile sulla base dei documenti contabili relativi ai sopraddetti oneri.

Lo stanziamento di 515 miliardi, relativo all'anno finanziario 1985, di cui al primo comma, è così ripartito:

a) lire 225 mila milioni per la concessione dei contributi di cui agli articoli 3, 11, 12 e 13 della legge 14 agosto 1982, n. 599;

b) lire 15 mila milioni per la concessione dei contributi di cui all'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 598;

c) lire 20 mila milioni per la concessione dei contributi di cui all'articolo 16 della legge 14 agosto 1982, n. 599, e dei corrispondenti contributi sui piani di investimento la cui attuazione abbia avuto inizio successivamente alla data del 1° gennaio 1984;

d) lire 5 mila milioni per la concessione dei contributi sugli immobilizzi pertinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili svolta dai cantieri maggiori;

e) lire 40 mila milioni per il finanziamento degli interventi di cui al titolo terzo della legge 11 dicembre 1984, n. 848;

f) lire 200 mila milioni per il finanziamento degli interventi di cui al titolo primo della legge 11 dicembre 1984, n. 848;

g) lire 10 mila milioni per incrementare il Fondo centrale di garanzia costituito presso il Ministero del tesoro ai sensi dell'articolo 13 della legge 11 dicembre 1984, n. 848.

Gli stanziamenti di cui allo stesso comma, relativi agli anni successivi, saranno ripartiti con decreto del Ministro della marina mercantile e del Ministro del tesoro.

Con la legge di approvazione del bilancio dello Stato si provvede annualmente alla ripartizione delle somme di cui al secondo comma tra

gli specifici interventi individuati sulla base delle linee programmatiche richiamate nel primo comma.

È approvato.

Art. 2.

Il primo alinea e la lettera *a*) del primo comma dell'articolo 2 della legge 10 giugno 1982, n. 361, sono sostituiti nel modo seguente:

«Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1 i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni delle unità a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia avanzata, abilitate alla navigazione, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri».

Il termine previsto dall'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, come modificato dal secondo comma dell'articolo 11 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, può essere, riconosciuta la causa di forza maggiore, prorogato dal Ministro della marina mercantile qualora l'istanza di proroga, corredata dalla documentazione necessaria, sia presentata entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

I limiti di età previsti al punto 1) dell'articolo 21 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, non si applicano per le navi aventi stazza lorda uguale o inferiore a 13.000 tonnellate, purchè di proprietà alla data del 1° gennaio 1985 della stessa impresa armatoriale che provvede alla nuova costruzione.

Tale disposizione si applica ai contratti di demolizione stipulati dal 1° luglio 1984.

È approvato.

Art. 3.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, in ragione di lire 620 miliardi nell'anno 1985, di lire 650 miliardi nel 1986 e di lire 200 miliardi nel 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando gli specifici accantonamenti «Misure di sostegno per il settore dell'industria navale, meccanica ed armatoriale (rifiianziamento leggi nn. 361, 598, 599 e 600 del 1982)» e «Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale».

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

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge
nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 18,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO