

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

21° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 OTTOBRE 1988

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modifica al quadro A della tabella allegata alla legge 22 dicembre 1984, n. 893, relativa alla qualifica di ispettore generale superiore delle telecomunicazioni» (1054)

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE Pag. 18

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

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE 2, 11

MARNIGA (PSI) 11

PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione Pag. 2

PRANDINI, ministro della marina mercantile 11

«Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna» (1310)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE 11, 13, 15 e *passim*

CASCIA (PCI) 13, 14, 15

MANCIA (PSI) 14, 16

PRANDINI, ministro della marina mercantile 13, 15, 16 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

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

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

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, prima di entrare nel merito del disegno di legge ritengo opportuno ricordare il panorama marittimo internazionale nel quale esso si colloca. Si è detto, innanzitutto, che il provvedimento recepisce, anche se parzialmente, la VI direttiva del Consiglio delle Comunità europee del 26 gennaio 1987, concernente gli aiuti alla costruzione navale. Esso si inquadra, pertanto, nella nuova normativa comunitaria e cerca, attraverso una ridefinizione del contributo sul credito navale, in base alle determinazioni dell'OCSE, di alleviare il differenziale tra il costo del denaro destinato alla costruzione del «prodotto nave» praticato in Italia e quello praticato non solo negli Stati membri della CEE, ma anche in paesi in cui maggiore è la concorrenza nel settore navalmecanico.

L'attività marittima mercantile si svolge su un mercato internazionale nel quale operano in regime di libera concorrenza le marine di tutto il mondo. È noto, peraltro, che taluni piccoli paesi hanno aperto le porte all'iscrizione di naviglio straniero, assicurando ad esso la massima libertà ed i minori vincoli possibili.

In questo quadro internazionale, la concorrenza ha fatto sì che spazi sempre più ampi di mercato venissero acquisiti dalle marine che godono delle migliori condizioni per quanto riguarda il regime dei loro costi. Come è ovvio, dunque, le marine che hanno costi maggiori hanno invece visto restringersi gradualmente le loro possibilità operative. Nei paesi industrializzati, nei quali il regime di vita ha raggiunto livelli elevati, i costi sono necessariamente alti. Abbiamo perciò visto le marine di quegli stessi paesi decrescere di anno in anno sempre più.

Negli ultimi anni il fenomeno si è andato intensificando e la fuga dell'attività armatoriale dai paesi industrializzati verso i paesi a minor costo, ed in particolare verso le cosiddette bandiere di convenienza, è divenuta un fenomeno di massa che ha preoccupato tutti i Governi.

Nel giro di pochissimi anni le marine europee sono diminuite drasticamente, riducendosi in alcuni casi ad appena un terzo della loro

precedente consistenza. È questo il caso di alcune delle più grandi e tradizionali marine dell'Europa, come quelle inglese, tedesca e francese.

L'armamento italiano ha seguito lo stesso andamento, anche se in misura fortunatamente meno accentuata; la sua caduta, infatti, è stata da 12 a 7 milioni di tonnellate, riducendosi quasi della metà. Questo andamento, che nel disastroso quadro generale risulta essere meno peggiore degli altri, è da mettersi in relazione con gli interventi che il Governo ed il Parlamento ebbero a predisporre negli ultimi anni con il dichiarato proposito di frenare la caduta della flotta per poter poi riprendere un discorso in positivo verso una nuova fase di sviluppo, sulla base di una marina mercantile e di strutture armatoriali non eccessivamente depauperate.

Non posso, peraltro, non sottolineare l'impegno che la Commissione ha posto, sia in questa legislatura che nella precedente, in ordine ai problemi connessi all'autonomia marittima. La Commissione, tra l'altro, di fronte ad un disegno di legge governativo che portava ad una sorta di riordino e di potenziamento degli interventi finanziari per la flotta pubblica, attraverso un dibattito molto infuocato ma responsabile e approfondito, ha introdotto nella passata legislatura modifiche che hanno consentito in maniera prioritaria, in un momento in cui la crisi dei noli si abbatteva sulla marineria italiana, di evitare il disastro, peraltro già preannunciato dal fallimento di grandi compagnie, intervenendo con opportuna tempestività, il che ha portato non solo a superare una fase estremamente negativa, ma anche a salvaguardare l'attività armatoriale, che oggi sta indubbiamente vivendo momenti di maggior tranquillità.

Questa prima fase di politica marittima - e cioè, come ripeto, il salvataggio di una sufficiente base di industria armatoriale dalla quale poter poi ripartire - è stata realizzata dal Governo e dal Parlamento con le leggi nn. 848 del 1984 e 856 del 1986. La prima di tali leggi, con l'anticipazione di quattro rate di credito navale dovute dallo Stato, ha reso possibile una notevole massa di investimenti sui quali la cantieristica sta ancora lavorando a pieno regime; la seconda, invece, è intervenuta sui costi operativi delle compagnie, fornendo ad esse un aiuto provvisorio ma efficace e tempestivo al fine di permettere loro di superare la coda per così dire cattiva della crisi.

In ambedue i provvedimenti erano state introdotte delle norme che vincolavano gli operatori a mantenere le navi di proprietà italiana per un certo numero di anni; è questa una delle ragioni fondamentali per le quali la Marina mercantile italiana ha mantenuto una consistenza superiore proporzionalmente alle altre marine europee. Devo ricordare soltanto fugacemente alla Commissione (certamente il Ministro che ha un osservatorio più diretto ne è a conoscenza) che si sono verificati dei fenomeni veramente incoraggianti. Alcuni armatori italiani che si erano trasferiti all'estero, soprattutto in Svizzera, proprio a seguito di questa iniziativa del Governo e del Parlamento in ordine ad un settore strategico che gioca un proprio ruolo in campo internazionale (in particolare rispetto all'attenzione manifestata dal Governo e dal Parlamento sui problemi dell'armamento) anziché continuare a stare comodamente sotto la bandiera svizzera, dopo aver portato avanti per

anni flotte di notevole consistenza, hanno chiesto di trasferire alcune delle loro navi sotto la bandiera italiana, costituendo delle società *ad hoc* nel territorio della madrepatria. Tale ritorno dimostra la bontà e l'efficacia dei provvedimenti che sono stati emanati nel corso di questi anni.

Il presente disegno di legge, dunque, si inquadra in un processo che è in atto già da qualche anno tendente a salvare una consistente marina italiana e a promuoverne un nuovo sviluppo. In questa seconda fase di politica marittima il progetto che ci apprestiamo a discutere fa parte di una serie di tasselli che dovrebbero aprire la via alla fase di recupero e di sviluppo della marina mercantile. A quanto mi è dato sapere (ed il Ministro potrà meglio chiarire tale aspetto) il programma per quanto riguarda il naviglio e le aziende armatoriali si articola su due disegni di legge già approvati dal Consiglio dei ministri e presentati in Parlamento e su altri due provvedimenti in fase di avanzata preparazione presso il Ministero della marina mercantile.

I due disegni di legge che sono dinanzi al Parlamento sono questo di cui ci apprestiamo a discutere e quello relativo al cabotaggio di cui si sta occupando in questi giorni la Commissione trasporti della Camera. I due disegni in corso di predisposizione presso il Ministero riguardano l'uno l'abolizione di alcuni costi pubblici che gravano sull'armamento italiano e che non hanno il corrispondente presso le marine concorrenti e l'altro l'intervento dello Stato a favore dei cantieri navali secondo le linee fissate dalla VI direttiva della Comunità europea.

Questi quattro progetti avrebbero dovuto essere originariamente in un unico o al massimo due documenti. Le difficoltà incontrate dapprima nella legge finanziaria del 1988, che non ha stanziato fondi sufficienti per la loro integrale presentazione, e quindi presso le altre amministrazioni che hanno cancellato una parte delle iniziative dagli stessi previste, hanno portato ad una riduzione delle norme e frantumazione dei provvedimenti. Anche nella forma attuale più ridotta essi costituiscono tuttavia un nucleo importante di politica marittima. La discussione del presente disegno di legge deve, tuttavia, tener conto della presenza degli altri provvedimenti in quanto il tutto si colloca in un contesto organico, che noi speriamo sia anche di sviluppo o quanto meno di mantenimento degli attuali *standards* e livelli che già rispetto agli altri paesi sono abbastanza accettabili.

In particolare per quanto riguarda quest'ultimo provvedimento, cioè quello relativo ai contributi ai cantieri, che doveva essere parte integrante del presente disegno di legge e che come tale era nato presso l'amministrazione, ma che purtroppo ha dovuto essere stralciato per la insufficienza dei fondi stanziati nella legge finanziaria del 1988, invito il Governo (e penso che sia superfluo) a voler provvedere con la massima sollecitudine, tenuto presente che con il disegno di legge finanziaria 1989 è stata stanziata una somma modesta ma pur sempre sufficiente a dare il via a questa operazione. È inutile che ricordi, infatti, che i cantieri italiani sono una realtà di grande importanza e che gli ordini ad essi affluiti a seguito della legge n. 848 del 1984 e, per quanto riguarda la Finmare, a seguito della legge n.856 del 1986, faranno presto ad esaurirsi ed è necessario disporre al più presto di un quadro legislativo e di certezze per poter instaurare delle trattative con la clientela sulla base di cifre certe.

Il presente disegno di legge, pertanto, è uno spezzone di un provvedimento più ampio che doveva riguardare l'armamento e i cantieri in applicazione principalmente della VI direttiva CEE che – come è noto – consente di concedere alla cantieristica un aiuto fino al limite massimo del 28 per cento per le operazioni superiori ai 6 milioni di ECU e del 20 per cento per le operazioni inferiori. Inoltre, tale direttiva consente di concedere all'armamento un aiuto in termini di credito nella misura in cui il costo del denaro sul mercato finanziario interno supera il livello internazionale fissato nella nota risoluzione dell'OCSE (8 per cento sull'80 per cento del prezzo per 17 semestralità).

L'insufficienza dello stanziamento della legge finanziaria 1988 ha consentito di introdurre in questo disegno di legge quella parte della direttiva CEE che riguarda l'armamento e che ha un costo più modesto ed è espresso in limiti di impegno, mentre non ha consentito di introdurre l'intervento a favore dei cantieri che avrebbero richiesto una disponibilità finanziaria ben superiore.

Oltre alla applicazione della direttiva CEE per quanto riguarda l'armamento, il presente disegno di legge prevede alcune facilitazioni fiscali ed amministrative a favore dell'armamento, riordina – e questo aspetto è molto importante – giuridicamente il sistema della doppia registrazione delle navi noleggiate a scafo nudo ed introduce gli albi speciali per le imprese di costruzione, di riparazione e di demolizione navali.

Desidero sottolineare questo riordino giuridico del sistema della doppia registrazione delle navi noleggiate a scafo nudo in quanto è una premessa importante ed indispensabile per evitare che anche nel nostro paese si presenti la necessità di ricorrere alla seconda bandiera, così come si è verificato in alcuni paesi europei, e per portare avanti, signor Ministro, quella gradualità necessaria che non sconvolge il quadro generale dei rapporti con il sindacato.

Bisogna anche tener conto – e io lo dico in questo momento particolare per quanto riguarda tale settore e lo dirò anche per quanto riguarda il settore della portualità – che il Governo ed in modo particolare il Parlamento hanno portato avanti significativamente una serie di riforme progressive e graduali che indubbiamente hanno cancellato alcune distorsioni nel settore, però senza causare una frattura e uno scontro con il mondo sindacale. Se ciò fosse avvenuto – in questo momento in cui il sindacato si trova in condizioni di grande difficoltà – certamente non avremmo reso un servizio allo sviluppo democratico del Paese e a quella necessaria collaborazione che deve assistere tale processo di ammodernamento e di razionalizzazione di tutto il settore dell'economia marittima. Dobbiamo stare attenti a tale aspetto anche perchè i settori del sindacato che vengono coinvolti sono quelli più sensibili e più agguerriti. Se oggi la dirigenza sindacale è incapace di portare avanti certe battaglie, certamente tale incapacità non appartiene alla base che potrebbe essere sollecitata da forme anomale di una nuova presenza sindacale che turberebbero il quadro dei rapporti tra il Governo, le imprese e il sindacato stesso. Questa è una mia pressante raccomandazione che rivolgo all'efficiente ministro Prandini che deve tener conto indubbiamente, nelle sue pur precise

intuizioni, della necessaria rimozione di certi istituti che sono antistorici, anti giuridici ed antieconomici.

Il Ministro deve tener conto anche della necessità di procedere con quella gradualità che noi abbiamo apprezzato e che abbiamo registrato in modo esemplare in alcune parti del disegno di legge al nostro esame. Bisogna tenere presente la necessità di dare uno sbocco alle esigenze dell'impresa non, però, attraverso la mortificazione generale del sindacato ma attraverso il giusto contemperamento delle esigenze dell'uno e dell'altro. Chiedo scusa di questo inciso ma lo ritenevo doveroso in quanto sono stato sollecitato anche da parte degli altri colleghi sia della maggioranza sia dell'opposizione.

Nella prima parte il disegno di legge in esame dà attuazione alla VI direttiva della CEE per la parte riguardante l'armamento, in quanto concede alle imprese armatoriali - per i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione delle navi - un contributo pari alla differenza finanziaria esistente tra il mercato interno e quello internazionale. Ai fini dell'individuazione di questa differenza, sono stati presi a riferimento, da un lato, i parametri OCSE così come prescritti dalla CEE e, dall'altro, il tasso di riferimento per il credito navale fissato semestralmente dal Ministero del tesoro. Il meccanismo applicativo è del tutto coerente con la direttiva CEE e non ha pertanto bisogno di commenti.

Tuttavia, vale forse la pena di soffermarsi brevemente sull'articolo 4, che, nello spirito di cui ho parlato prima, cioè di favorire il mantenimento di una consistente flotta nazionale, prevede una maggiorazione dell'intervento statale per le imprese che si impegneranno a mantenere le navi di proprietà di aziende italiane per un certo numero di anni. Questo particolare provvedimento, anche se non previsto dalla direttiva CEE, confidiamo venga accettato dalla Commissione, in quanto risponde ad una precisa linea politica del Governo condivisa dalla stessa Comunità e non fa altro che concedere una compensazione alle aziende che, sposando la linea del Governo, si fanno carico di un onere economico qual è quello di vincolarsi a mantenere di proprietà italiana la nave per un certo numero di anni.

All'articolo 6 del disegno di legge è previsto un incentivo per le aziende che acquistano all'estero navi di seconda mano particolarmente giovani. Scopo di questo articolo, che peraltro riprende una precedente legislazione in materia, è quello di evitare che le aziende che si rivolgono agli acquisti all'estero per le loro esigenze operative siano indotte dal basso costo ad acquistare navi più vecchie e di minore efficienza. Ricordo che a questo mercato si rivolgono nella maggior parte dei casi le aziende medio-minori, che non hanno la forza finanziaria necessaria per programmare la costruzione di nuove unità.

Mi pongo, a questo punto, il seguente interrogativo: se il provvedimento deve essere finalizzato al mantenimento dell'attuale *standard* costruttivo dei cantieri e a rendere più competitivi i cantieri italiani, come mai il Governo reintroduce una norma desueta, che potrebbe anche turbare un equilibrio tanto faticosamente raggiunto? Sia chiaro, comunque, che ai limiti temporali stabiliti dall'articolo 6 non si dovrà in nessun caso derogare.

Anche se l'acquisto di navi di seconda mano non è alternativo alla nuova costruzione, sia per la differenza di prezzo, che generalmente oscilla tra i rapporti 1-5 e 1-8, sia per il fatto che la nave acquistata all'estero è immediatamente utilizzabile mentre la nuova costruzione può essere disponibile non prima di due anni, debbo ricordare quanto ho già avuto modo di dichiarare precedentemente in merito all'urgente necessità che il disegno di legge per l'applicazione della VI direttiva CEE ai cantieri, con la concessione del contributo del 20 o del 28 per cento, venga presentato al più presto al Parlamento, affinché il vuoto legislativo in materia non costituisca un incentivo, per quelle aziende che avessero intenzione di costruire, a soddisfare in altro modo le proprie necessità, intraprendendo strade per così dire oblique che non farebbero certo onore nè al Paese nè tanto meno al Parlamento e al Governo.

L'articolo 6 si inquadra in una manovra più ampia, per la quale bisogna tener conto anche delle disposizioni - su cui mi soffermerò tra breve - relative alla doppia registrazione delle navi date in noleggio a scafo nudo. Esso tende altresì a favorire, attraverso l'acquisizione rapida di una certa aliquota di naviglio, una maggiore occupazione di lavoratori marittimi, tale da compensare un certo disagio che potrebbe provenire dall'applicazione della norma sulla doppia registrazione della nave noleggiata a scafo nudo.

Per motivi soprattutto tecnici l'articolo 6 avrà bisogno di qualche aggiustamento. Mi riservo, tuttavia, di parlarne nel corso dell'esame dell'articolato.

Il Titolo II del disegno di legge affronta una materia del tutto nuova: quella della creazione degli albi delle imprese navalmeccaniche. Si tratta di un provvedimento che tende a porre maggiore ordine nel settore, particolarmente per quanto riguarda le piccole e piccolissime aziende.

Il Titolo III del disegno di legge reca, invece, interventi in favore della ricerca applicata al settore marittimo. Si tratta indubbiamente di un settore di grande importanza, che deve essere incentivato e spinto al massimo.

In proposito, devo far presente che, a quanto mi risulta, nell'ambito europeo la ricerca si sta sempre più orientando verso quei settori e quei problemi che maggiormente possono influire sulla riduzione dei costi di gestione delle navi. Credo che anche in Italia sia questo l'orientamento prevalente da seguire, affinché anche la ricerca contribuisca al generale disegno di politica marittima inteso a raggiungere una maggiore competitività sul mercato internazionale per la nostra marina mercantile.

Su questa stessa linea dovrebbe orientarsi, per quanto possibile, anche il lavoro della Vasca navale, anche se non posso nascondere di nutrire qualche dubbio circa l'opportunità di destinare eccessive risorse a questo organismo, di cui ho avuto modo di occuparmi nel corso della mia esperienza governativa. Al riguardo, ritengo che sarebbe il caso di ascoltarne il responsabile, anche perchè tale organismo si è ormai estremamente burocratizzato e in esso la stragrande maggioranza della spesa rientra in quella di carattere generale mentre il settore specifico di competenza, quello della ricerca è assai limitato. Signor Ministro,

anche nel presente disegno di legge, attraverso un approfondimento (forse alla nostra stessa attenzione ciò è sfuggito), mentre si delineano quelli che devono essere i programmi di ricerca e le modalità di sviluppo (e ciò conferma le preoccupazioni che ho espresso in precedenza) si vuole destinare il 30 per cento delle risorse alle spese generali. Dobbiamo stare attenti a tale aspetto perchè questo è un ente che ingoia miliardi facendo ben poco o quasi niente per lo scopo per il quale è stato istituito. Il discorso invece è diverso per quanto riguarda il CETENA che, forse per la snellezza delle sue strutture societarie (in buona parte appartiene alla Fincantieri), ha svolto indubbiamente quel poco di ricerca che è stata fatta in questo settore, ricerca che ha consentito poi di dare al prodotto nave in Italia alcune significazioni che rappresentano un elemento importante nel mercato internazionale per la capacità di far valere il nostro prodotto.

Per questi motivi, quando prenderemo in esame gli articoli del disegno di legge credo che sia opportuno, specialmente per quanto riguarda la Vasca navale, rimeditare sulle cifre e in modo particolare sulla destinazione delle somme che si vogliono finalizzare esclusivamente alla ricerca.

L'articolo 15 introduce delle modificazioni all'articolo 156 del codice della navigazione intese a regolare la locazione di navi a scafo nudo - come ho detto in precedenza - con la contemporanea iscrizione delle navi stesse in speciali registri relativi a questo tipo di operazione. Questo è un dato di cui ho già avuto modo di parlare; voglio solamente aggiungere che tale istituto è già presente in maniera evidente in tutti i paesi industrializzati (cioè l'istituto della doppia iscrizione quando si noleggia una nave a scafo nudo). Quindi, è giusto e opportuno che il nostro paese introduca questo elemento per evitare la fuga delle navi verso altre bandiere (il cosiddetto *flagging out*, ottenuta con la vendita fittizia di navi).

La regolamentazione di questo sistema nel nostro ordinamento giuridico risponde anch'essa alla necessità di frenare l'esodo della nostra flotta oltrechè all'opportunità di mantenersi al passo con il diritto marittimo internazionale.

L'articolo 16, invece, prevede la trasformazione in misura fissa della imposta di registro sugli atti contenenti assenso alla cancellazione di ipoteca navale. Si tratta di una misura di modesta entità ma che tuttavia rientra in quel progetto di riordino e di internazionalizzazione dei costi di armamento che si intende perseguire.

L'articolo 17 dispone l'obbligatorietà della certificazione dei bilanci. Su questo aspetto esprimo qualche riserva perchè indubbiamente esso ha portato a far cancellare dalla Commissione degli altri provvedimenti. Tale adempimento che si vorrebbe obbligatorio è molto oneroso, specialmente per le imprese piccole e per quei contributi che sono limitati. L'obbligatorietà della certificazione dei bilanci - che come ho detto è molto onerosa - molto spesso toglie ai benefici stessi quegli incentivi che sono pure necessari. Pertanto, se non vi sono difficoltà da parte del Governo, io proporrei di lasciare ciò alla libera iniziativa delle imprese. Mi appello anche al ministro Mammi che essendo dottore commercialista potrà dare al riguardo delle valutazioni più pertinenti di questa obiezione che sommariamente ho espresso.

L'obbligatorietà della certificazione dei bilanci è prevista per le grandi aziende anche per un motivo di organizzazione aziendale. Tuttavia, voler vincolare le piccole aziende alla introduzione della certificazione dei bilanci, rappresenta una limitazione dei benefici che devono affluire in queste aziende. Non avendo alcuna pregiudiziale ritengo, tuttavia, che tale esigenza vada approfondita e rappresentata.

All'articolo 19 in due successivi commi vengono chiarite alcune questioni interpretative e su tale articolo ho presentato un emendamento. Signor Ministro, purtroppo il contenzioso che si è determinato in ordine all'applicazione della legge n.848 del 1984 è tale che ha lasciato molte volte il Ministero in una situazione di stallo rispetto all'accoglimento di alcune domande. Il Parlamento è venuto incontro a questa esigenza attraverso la nota risoluzione che è stata approvata dalla nostra Commissione, ma ciononostante permane una serie di difficoltà. Certamente questa è una caratteristica di un provvedimento che quando venne approvato venne accolto con una serie di contemperamenti di esigenze diverse, in un momento nel quale addirittura ci sembrava che si fosse in presenza di una specie di assalto alla diligenza. Pertanto, nella nostra qualità di parlamentari, fummo costretti ad operare quella sana e giusta mediazione nella contrapposizione di interessi, nell'ambito dei quali dovevamo individuare quelli prevalenti e che andavano difesi, per raggiungere quell'obiettivo di riequilibrio economico che appartiene all'iniziativa del Governo e del Parlamento in questo settore particolare.

Signor Presidente, mi sono permesso inoltre di presentare altri emendamenti e ad alcuni di essi mi sono già riferito nel corso della mia relazione. In particolare uno degli emendamenti da me presentati riguarda l'Istituto di ricerca per la pesca e la situazione del personale di questo istituto specifico di ricerca. Un altro emendamento, di cui si è già parlato in ordine ad un altro provvedimento che è stato oggetto di discussioni e di approfondimenti da parte del Parlamento, si riferisce allo spostamento della data per la fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese marittime operanti nel Mezzogiorno. Si intende precisamente spostare al 1986 la data relativa all'iscrizione nei registri marittimi meridionali. Si tratta di un fatto di equità in quanto la data che era stata stabilita allora, quando nel corso della passata legislatura portammo avanti la questione della fiscalizzazione degli oneri sociali nel settore dell'armamento, è risultata penalizzante in modo particolare per poche imprese minori del nostro paese che si erano iscritte successivamente, anche per ragioni di carattere societario, nei registri meridionali.

Vorrei nuovamente sottoporre l'emendamento all'attenzione della Commissione. Infatti, nella discussione svoltasi presso le Commissioni lavoro ed affari costituzionali era stata espressa la volontà di rendere retroattivo il provvedimento. Ora, se è giusto che la data sia spostata per consentire a queste imprese di avvalersi dei benefici, non sarebbe però corretto «regalare» loro il periodo pregresso; è un eccesso che non sarei disposto ad avallare, in quanto non lo ritengo opportuno.

Un altro emendamento è riferito alla piattaforma Micoperi; in particolare, si chiede che ad essa vengano concesse, quando operi al di là delle acque territoriali, le medesime agevolazioni previste per il settore crocieristico, soprattutto per quanto riguarda la possibilità di creare a bordo cooperative o di dare in appalto lavori essenziali. Del

resto, si tratta di una nave-officina che per svolgere la propria attività impiega centinaia di operai, assunti di volta in volta nei luoghi in cui opera. Si deve, perciò, evitare che i vincoli che gravano sull'attività della piattaforma permangano, in modo che la stessa possa fronteggiare adeguatamente la concorrenza di unità di altri paesi, che godono di un regime più liberale del nostro.

Ritengo che il provvedimento meriti un approfondimento da parte della Commissione. Dobbiamo prestare grande attenzione al settore marittimo; del resto, se esso è arrivato ad un certo livello di degrado ciò è dipeso anche dal fatto che all'assenza dell'autorità politica si è aggiunto il progressivo orientarsi del Paese verso forme moderne di industrializzazione, che hanno causato delusioni (come, ad esempio, nel caso del settore chimico e petrolifero), che hanno bruciato risorse ingenti e che hanno polarizzato l'attenzione degli operatori politici ed economici, mentre un settore come quello marittimo, che ha grandi tradizioni, è stato a lungo negletto ed abbandonato. Lo stesso Ministero della marina mercantile, d'altro canto, era considerato una sorta di ministero di seconda classe, tant'è vero che chi se lo vedeva assegnare si riteneva penalizzato.

Sono pertanto lieto di poter dare atto al ministro Prandini di aver affrontato i problemi dei settori di competenza del suo dicastero con vigore ed entusiasmo.

Non è affatto vero che quello della Marina mercantile sia un ministero di seconda battuta o un dicastero che assiste un settore in declino; quel settore, infatti, può, nella sua complessità, dare al Paese risposte assai significative. Tutto sta ad avere con esso un approccio intelligente ed approfondito, tenendo conto dei vari soggetti in esso presenti, che rappresentano anche un patrimonio umano di grande valore e di altissima qualificazione. Mi riferisco agli operatori marittimi in generale e alle capitanerie di porto, nonché al nuovo settore della portualità turistica, a tutto un contesto che deve essere valorizzato, potenziato e vitalizzato.

Purtroppo, però, il Governo non dimostra grande attenzione al settore. Basti pensare, del resto, al disegno di legge finanziaria per il 1989, che destina a questo importante comparto stanziamenti esigui.

Devo dare atto al ministro Prandini di aver coraggiosamente tentato di riequilibrare la situazione anche con riferimento alla Finmare e particolarmente ai trasporti sovvenzionati, alla cui privatizzazione si dovrà arrivare gradualmente, soprattutto per quanto riguarda quei comparti che rispondono ad esigenze di carattere sociale. Per il resto, è necessario che il settore sia sottoposto alle regole del mercato e non continui a portare avanti una politica che altro non fa se non bruciare risorse ingenti. Peraltro, quando entreremo nel merito del provvedimento porterò all'attenzione della Commissione alcuni dati, che non esito a definire agghiaccianti, su quanto costa l'armamento pubblico e su quanto lo stesso costerebbe se fosse gestito da privati.

Indubbiamente, in un momento in cui il Governo è proteso ad un contenimento delle spese, ragion per cui deve agire in una visione di riorganizzazione di taluni settori di impegno pubblico, il ministro Prandini ha dato prova di grande coraggio, poichè ha rimosso alcuni «santuari» che erano finora intoccabili. Non dovrà però, il Ministro, lasciarsi trasportare, in quest'opera di rinnovamento, da un eccessivo

entusiasmo, ma dovrà invece tener conto che su taluni fronti, come ad esempio quello delle compagnie portuali, occorre intervenire con gradualità. L'ammmodernamento del settore, infatti, è già costato l'espulsione dai porti di oltre il 50 per cento dei lavoratori delle compagnie marittime, attuata anche attraverso i provvedimenti sul prepensionamento, che non hanno suscitato alcuna reazione da parte delle organizzazioni sindacali, in sintonia con il Parlamento ed il Governo. È, questo, un patrimonio da salvaguardare e lo sforzo complessivo del Governo dovrà tener conto di tutte le esigenze particolari cui ho fatto cenno.

PRESIDENTE. Credo sia doveroso ringraziare il relatore, senatore Patriarca, per la sua esauriente relazione e per i riferimenti che ha voluto fare ai vari aspetti della marineria. Lo preghiamo di lasciarci il testo di quella relazione, nonchè gli emendamenti, dandoci appuntamento dopo il 10 novembre per il prosieguo dei lavori.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Visto che stiamo parlando di ricerca, voglio dire che è mio intendimento far sì che l'IPRAP (Istituto per la ricerca applicata alla pesca) diventi davvero il braccio operativo del Ministero in questo settore, laddove oggi vi è, non tanto uno spreco di risorse, quanto una dispersione degli esigui mezzi a disposizione. Per questo ritengo che sia opportuno aggiungere all'approfondimento di cui abbiamo detto, anche una riflessione sulla ricerca applicata alla pesca, in modo che il terzo titolo del disegno di legge acquisti organicità.

Sulle compagnie portuali avremo altre occasioni di discutere. Vorrei solo precisare al senatore Patriarca che nessuno *a priori* è in posizione di attacco o di rottura; tuttavia rispetto ai ritardi culturali ed organizzativi della realtà sindacale, non serve predicare la gradualità, occorre il coraggio di individuare gli obiettivi e le scadenze entro le quali debbono realizzarsi. La scadenza è il 1992 e da qui al 1992 dobbiamo trovare tutte le modalità, tutti gli ammortizzatori che vogliamo, ma sappiamo che dovremo essere in condizione di stare nel mercato.

MARNIGA. Questo anche nell'interesse dei lavoratori.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Sospendiamo ora i nostri lavori.

I lavori vengono sospesi alle ore 10,45 e sono ripresi alle ore 13,05.

«Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna» (1310)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge

«Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna».

In qualità di relatore sul disegno di legge in titolo, riferirò io stesso alla Commissione.

Onorevoli senatori, la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna è inserita nell'ambito delle indicazioni fornite dal piano generale dei trasporti.

I porti, entrambi di seconda categoria, sviluppano un consistente traffico per il movimento di merci sbarcate e imbarcate; le attuali strutture non sono più sufficienti a garantire l'adeguato funzionamento dei due scali e soprattutto a fare fronte alle nuove esigenze e caratteristiche del trasporto marittimo.

Si evidenzia in particolare l'esigenza di potenziare il ruolo dei *terminal* marittimi per i traffici intermodali.

Per quanto riguarda il porto di Ancona, a seguito della recente trasformazione della centrale ENEL di Bastardo, si è reso necessario l'approvvigionamento di notevoli quantitativi di carbone il cui flusso avverrà tramite il porto stesso.

I costi complessivi per l'adeguamento alle citate nuove esigenze sono stimati in lire 127.500 milioni per il porto di Ravenna e in lire 230.000 milioni per quello di Ancona e ad essi si farà fronte mediante lo stanziamento indicato nell'articolo 4. Proprio per la realizzazione di parte delle opere necessarie si è formulato il disegno di legge all'esame di questa Commissione.

Venendo agli articoli del provvedimento, l'articolo 1 autorizza la spesa complessiva di 50 miliardi di lire nel triennio 1988-1990 per la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna, suddivisa in ragione di lire 10 miliardi per il 1988 e lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990.

L'articolo 2 stabilisce che il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, approva il programma delle opere da realizzare nei due citati porti, tenendo conto dei piani regolatori, della priorità degli interventi e con l'indicazione dei tempi di attuazione e dei mezzi finanziari occorrenti.

L'articolo 3 fa salva la normativa vigente in materia per la progettazione e realizzazione delle opere previste dal programma di cui all'articolo 2, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 2, primo comma, della legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni, per quanto riguarda le infrastrutture realizzate nell'area portuale di Ancona.

L'articolo 4 indica la copertura degli oneri derivanti dalla presente legge, in armonia con la legge finanziaria per il 1988 che alla tabella C ha previsto un accantonamento specifico nel triennio 1988-1990 per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna.

Ricordo, in conclusione, che sul disegno di legge è stato acquisito il parere favorevole della 1^a Commissione permanente e che la 5^a Commissione, preso atto delle dichiarazioni rese dal Ministro della marina mercantile, nonchè della nota trasmessa dall'amministrazione competente sulla complessiva portata finanziaria del testo, si è dichiarata favorevole all'ulteriore *iter* del provvedimento, sottolineando

altresi l'opportunità di allegare alla relazione tecnica sulla quantificazione degli oneri finanziari anche l'ulteriore nota trasmessa dall'amministrazione competente, contenente chiarimenti sulla complessiva portata finanziaria del testo.

Poichè nessuno domanda di parlare in discussione generale, passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Nell'ambito delle indicazioni fornite dal Piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 15 maggio 1986, n. 111, per la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna è autorizzata, nel triennio 1988-1990, la spesa complessiva di 50 miliardi di lire, in ragione di lire 10 miliardi per l'anno 1988 e lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990.

A tale articolo è stato presentato dal senatore Cascia e da altri senatori un emendamento tendente a sostituire le parole: «la spesa complessiva di 50 miliardi di lire, in ragione di lire 10 miliardi per l'anno 1988 e lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990» con le altre: «la spesa complessiva di 60 miliardi di lire in ragione di 20 miliardi annui per il triennio 1989-1991».

CASCIA. Signor Presidente, con tale emendamento, sul quale la Commissione bilancio si è espressa in senso favorevole, si intende proporre l'aumento dello stanziamento dai 50 miliardi di lire attualmente previsti a 60 miliardi di lire. La copertura finanziaria relativa a tale maggiore spesa mi sembra sia individuata con precisione dall'emendamento relativo all'articolo 4 presentato dal collega Mancina, che è rivolto ad utilizzare pienamente le previsioni della legge finanziaria 1988, leggermente modificate, per la verità, dalla legge finanziaria di quest'anno. Grazie a questo emendamento sarebbe possibile utilizzare sia i finanziamenti previsti per il 1988, sia quelli relativi al 1989 e al 1990.

PRESIDENTE. Sono favorevole all'emendamento proposto all'articolo 1 dal senatore Cascia.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Con la precisazione che i finanziamenti relativi al 1988 possono essere utilizzati per il fatto che si approva il provvedimento entro la fine dell'anno, esprimo anch'io parere favorevole sull'emendamento all'articolo 1 del senatore Cascia.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento, presentato dal senatore Cascia e da altri senatori, volto a sostituire, all'articolo 1, le parole: «la spesa complessiva di 50 miliardi di lire, in ragione di lire 10 miliardi per l'anno 1988 e lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990» con le altre: «la spesa

complessiva di 60 miliardi di lire in ragione di 20 miliardi annui per il triennio 1989-1991».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 2.

1. Nel termine di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, approva il programma delle opere da realizzare nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna, idonee a potenziare il loro ruolo di terminali marittimi per i traffici intermodali.

2. Il programma di cui al comma 1 deve indicare, tenuto conto dei piani regolatori, i tipi di interventi da realizzare con priorità in ciascuna area portuale, i tempi di attuazione ed i mezzi finanziari occorrenti.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti. Il primo è del senatore Mancina e tende ad aggiungere, al primo comma, dopo le parole: «con il Ministro dei lavori pubblici», le altre: «sentiti i comuni interessati».

Il secondo, presentato dal senatore Cascia e da altri senatori, tende ad aggiungere, sempre al comma 1, dopo le parole: «Ministro dei lavori pubblici», le altre: «e con i due comuni interessati».

MANCINA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento da me presentato è volto a stabilire che per l'approvazione delle opere da realizzare nei due porti di Ancona e Ravenna debbano essere sentiti i comuni interessati, il che mi sembra tanto più opportuno in considerazione del fatto che i comuni sono chiamati ad approvare i piani regolatori.

Lo spirito che ispira la mia proposta, così come anche la successiva all'articolo 4, è quello di dedicare - così come indicato anche dalla legge finanziaria 1988 - il massimo sforzo alla risoluzione dei problemi, certamente meritevoli di attenzione, dei porti di Ancona e di Ravenna. Il Ministro sarà certo a conoscenza del fatto che anche le forze politiche locali, e le amministrazioni comunali in particolare, mostrano grande interesse ed attesa per la risoluzione dei problemi portuali di Ravenna e di Ancona, che richiedono interventi urgenti affinché tali porti e quello di Ancona in particolare, che svolge un ruolo importante dal punto di vista commerciale e turistico, possano svolgere appieno le loro funzioni.

CASCIA Signor Presidente, l'emendamento da noi proposto al comma 1 dell'articolo 2 prevede che l'approvazione del programma

delle opere da realizzare nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna avvenga di intesa con i due comuni interessati.

PRESIDENTE. Mi dichiaro favorevole all'emendamento presentato dal senatore Mancina mentre esprimo la mia contrarietà alla proposta emendativa del senatore Cascia.

PRANDINI, ministro della marina mercantile. Il Governo è favorevole all'emendamento proposto dal senatore Mancina mentre è contrario a quello presentato dal senatore Cascia. È infatti preferibile prevedere che i comuni interessati debbano essere «sentiti».

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Mancina, volto ad aggiungere, al comma 1 dell'articolo 2, dopo le parole: «con il Ministro dei lavori pubblici», le altre: «sentiti i comuni interessati».

È approvato.

CASCIA. Signor Presidente, ritiro l'emendamento presentato all'articolo 2.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 3.

1. Per la progettazione e realizzazione delle opere previste dal programma di cui all'articolo 2 si applica la normativa vigente in materia.

2. Per le infrastrutture realizzate nell'area portuale di Ancona in attuazione della presente legge, è fatto salvo quanto previsto dall'articolo 2, numero 1, della legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni.

A questo articolo è stato presentato da parte del senatore Cascia e di altri senatori un emendamento tendente a sopprimere il secondo comma.

CASCIA. Con questo emendamento chiediamo la soppressione del comma 2 dell'articolo 3 poichè questo fa riferimento all'articolo 2 della legge n. 961 del 1967, che stabilisce la funzione dell'azienda dei mezzi meccanici, che è quella di utilizzare le attrezzature del porto. Pertanto non si capisce perchè questo comma debba ribadire una norma già esistente. È del tutto inutile, pertanto ne propongo la soppressione.

MANCINA. Anch'io ritengo che sia del tutto inutile ribadire in una legge che si applica la normativa vigente.

PRESIDENTE. Propongo di sopprimere l'intero articolo 3.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il Governo è favorevole alla proposta avanzata dal relatore Mariotti volta a sopprimere l'intero articolo 3.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'intero articolo 3.

È approvato.

A seguito della precedente votazione, l'emendamento del senatore Cascia volto a sopprimere il secondo comma dell'articolo 3 è precluso.

Art. 4.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, determinato in lire 10 miliardi per l'anno 1988 e in lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento, iscritto ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «Realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ravenna e di Ancona».

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

È stato presentato dai senatori Mancina, Mariotti e Marniga un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

Art. 4.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, determinato in lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991, si provvede: quanto a lire 20 miliardi per l'anno 1989 mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1988, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ravenna e di Ancona», iscritto ai fini del bilancio triennale 1988-1990; quanto a lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991, mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1989, utilizzando il medesimo accantonamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1989-1991.

MANCIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento sostitutivo dell'articolo 4, di cui sono firmatario con i colleghi Mariotti e Marniga, ha uno spiccato carattere finanziario.

Devo ricordare che nell'approvare la legge finanziaria per il 1988 era stato inserito, alla voce «Ministero della marina mercantile» della tabella C, uno stanziamento di 20 miliardi per il 1988, di 20 miliardi per il 1989 e di 20 miliardi per il 1990, per complessivi 60 miliardi di lire. Nel testo che oggi viene sottoposto al nostro esame, invece, l'ammontare complessivo degli stanziamenti è di 50 miliardi di lire. Pertanto, con il nostro emendamento non si fa altro che tornare alle previsioni della legge finanziaria precisando che all'onere derivante dall'applicazione del provvedimento si provvederà utilizzando anche l'accantonamento previsto nella legge finanziaria 1988.

PRESIDENTE. Naturalmente mi dichiaro favorevole, essendo tra i proponenti dell'emendamento.

PRANDINI, ministro della marina mercantile. Anche il Governo si dichiara favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento tendente a sostituire l'intero articolo 4, nel testo di cui ho dato poc'anzi lettura.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

È approvato.

«Modifica al quadro A della tabella allegata alla legge 22 dicembre 1984, n. 893, relativa alla qualifica di ispettore generale superiore delle telecomunicazioni» (1054)

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Modifica al quadro A della tabella allegata alla legge 22 dicembre 1984, n. 893, relativa alla qualifica di ispettore generale superiore delle telecomunicazioni».

Non essendo ancora pervenuto il parere della 5^a Commissione, propongo di rinviare il seguito della discussione del provvedimento.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. GIOVANNI LENZI