

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

11° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 APRILE 1997

Presidenza del presidente **PETRUCCIOLI**

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(1967) Rifinanziamento delle leggi di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione delle disposizioni comunitarie di settore

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE Pag. 2, 4, 5 e *passim*
ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* 4, 12, 13 e *passim*

BORNACIN (AN) Pag. 12, 19, 22 e *passim*
CARPINELLI (Sin. Dem.-l'Ulivo) 18, 19
CÒ (Rifond. Com.-Progr.) 5
ERROI (PPI) 5, 6, 31
LAURO (Forza Italia) 6, 7, 9 e *passim*
PERUZZOTTI (Lega Nord-per la Padania *indip.*) 18, 22, 27 e *passim*
ROGNONI (Sin. Dem.-l'Ulivo), *relatore alla Commissione* 3, 4, 7 e *passim*
TERRACINI (Forza Italia). 10, 15, 19 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(1967) Rifinanziamento delle leggi di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione delle disposizioni comunitarie di settore

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Rifinanziamento delle leggi di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione delle disposizioni comunitarie di settore».

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge in esame è stato già esaminato in sede referente dalla nostra Commissione che, il 20 marzo scorso, ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante. La richiesta è stata accolta dal Presidente del Senato e quindi riprendiamo la discussione nella nuova sede.

Ricordo che è già stata svolta la relazione e che successivamente si è svolta la discussione generale, seguita dalle repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

Propongo di acquisire l'iter già svolto alla nuova fase procedurale.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Ringrazio tutti i Gruppi per la sensibilità dimostrata nell'affrontare con urgenza una questione che richiede una rapida deliberazione.

Avverto che la 1ª Commissione ha espresso parere di nulla osta. La 5ª Commissione ha espresso altresì parere di nulla osta, tranne che sull'emendamento 1.0.5, sul quale ha formulato un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e sull'emendamento 3.0.1, per il quale il parere è condizionato, ai sensi della richiamata norma costituzionale, all'approvazione degli emendamenti 1.1 e 1.2.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati al sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale, con l'attuazione delle misure previste dalla direttiva 87/167/CEE del Consiglio, del 26 gennaio 1987, e dalla direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, sono autorizzati nel triennio 1997-1999 i seguenti ulteriori limiti di impegno:

a) per gli interventi di cui all'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234, in ragione di lire 15.000 milioni per l'anno 1997 e 15.000 milioni per l'anno 1998;

b) per gli interventi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 45.000 milioni per l'anno 1997, 40.000 milioni per l'anno 1998 e 70.000 milioni per l'anno 1999;

c) per gli interventi di cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 40.000 milioni per l'anno 1997, 70.000 milioni per l'anno 1998 e 75.000 milioni per l'anno 1999.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Alla lettera a), sopprimere: «15.000 milioni per l'anno 1997 e».

1.1

IL RELATORE

Alla lettera b), sostituire le parole: «40.000» con le altre: «20.000».

1.2

IL RELATORE

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, gli emendamenti 1.1, 1.2 andrebbero illustrati insieme al 3.0.1 in quanto trattano della stessa materia: infatti, in pratica si propone di togliere 15 miliardi per il 1997 con l'emendamento 1.1 e 20 dei 40 miliardi per il 1998 con l'emendamento 1.2, con l'intento di raggiungere l'obiettivo cui si riferisce l'emendamento 3.0.1, cioè quello di consentire di fatto alla Fincantieri di realizzare un aumento di capitale.

Perchè questo? Perchè noi abbiamo un'industria cantieristica, la Fincantieri, che rappresenta il 70 per cento dell'industria cantieristica italiana e che oggi è assolutamente sottocapitalizzata, avendo qualcosa come 3.500 miliardi di ordini di lavori e un capitale che è fermo dal 1989. Vi è dunque la necessità, che poi è incoraggiata dalla stessa volontà del Governo, di dare a questa industria nazionale un ruolo più consolidato, dopo che questa azienda è stata protagonista di una ristrutturazione radicale e di un risanamento che ha consentito addirittura di chiudere il bilancio in attivo nel 1996. Questa ristrutturazione, che interessa l'organizzazione del lavoro, l'aspetto industriale, l'aspetto produttivo, ha un anello debole che è quello finanziario; ecco perchè l'obiettivo di questi emendamenti è quello di rafforzare dal punto di vista finanziario questa impresa che, ripeto, rappresenta il 70 per cento della cantieristica italiana; e ciò è un bene, soprattutto se teniamo conto che altri paesi, di fronte alla crisi degli anni ottanta, hanno distrutto la loro cantieristica: è il caso, per esempio, della Gran Bretagna e della Svezia, che oggi si trovano nella condizione di non avere più cantieristica, non avendo contribuito alla volontà, che i Governi di altri paesi europei hanno manifestato attraverso le direttive della Comunità europea (la sesta, prima, e la settima dopo), di aiutare questo settore industriale che dà occupazione e dà ricchezza.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Intervengo per presentare un emendamento che rappresenta una precisazione di natura tecnica.

Analogamente a quanto stiamo facendo per gli altri settori di nostra competenza (lo abbiamo fatto per l'aviazione civile, per il trasporto pubblico locale), in considerazione dell'andamento attuale e futuro del mercato creditizio a medio e lungo termine, al comma 1 dell'articolo 1 il Governo chiede di aggiungere, dopo le parole: «limiti di impegno», le parole: «della durata massima di 15 anni», perchè, omettendo questo tipo di specificazione, si potrebbe in qualche modo supporre che il limite sia di 10 anni, così come previsto sia nella legge n. 234 del 1989 che nella legge n. 132 del 1994.

Essendosi invece nel contempo, cioè dal momento dell'approvazione di quelle norme ad oggi, modificato in modo abbastanza radicale il mercato a medio e lungo termine, noi riteniamo che questa specificazione tolga ogni dubbio e dia, così come agli altri settori, certezza di intervento.

PRESIDENTE. Prendiamo dunque atto della presentazione del seguente emendamento.

Dopo le parole: «limiti di impegno» inserire le seguenti: «della durata massima di 15 anni».

1.0

IL GOVERNO

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, esprimo il mio apprezzamento per l'emendamento del Governo in quanto dà maggiore forza ai miei emendamenti 1.1, 1.2 e 3.0.1. Approvando sia i miei emendamenti sia quello del Governo io credo che si ottenga un duplice risultato: un aumento di capitale per la Fincantieri, indispensabile nel momento in cui, ripeto, stiamo affrontando una concorrenza internazionale agguerritissima, non solo della Corea ma anche del Giappone e di altri paesi; inoltre non si penalizzano le altre aziende cantieristiche, perchè, portando da 10 a 15 anni la durata massima dei limiti di impegno, in realtà da un lato si consente che gli impegni presi siano rispettati nei confronti di tutti i lavori in corso, e, dall'altro, probabilmente, anzi, quasi certamente, da quanto mi è stato detto rispetto ai conti che stanno facendo al Ministero, non sarà più necessario chiedere, nella prossima finanziaria, nuovi stanziamenti. Infatti questi saranno sufficienti per coprire le necessità e quindi si otterrà una riduzione di spesa ovviamente dovuta al fatto che, portando da 10 a 15 anni la durata massima dei limiti di impegno, in teoria, anzi, in pratica lo Stato si impegna per 15 anni anzichè per 10. Questa operazione determinerà ritorni positivi tanto per le aziende, che potranno finalmente essere produttive, quanto per lo Stato, che potrà usufruire delle entrate derivanti dalle tasse che queste aziende pagheranno.

Infine, come ha detto il Sottosegretario, ci si uniforma a tutti gli altri provvedimenti di legge presentati nelle ultime settimane dal Ministe-

ro dei trasporti; tra l'altro, la diminuzione dei tassi di interesse rende oggi accettabile per le banche un limite di impegno di quindici anni, mentre prima quello di dieci anni era quasi invalicabile.

Esprimo pertanto parere favorevole sull'emendamento presentato dal Governo.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere una nota a proposito dell'emendamento presentato dal Governo e testè illustrato dal sottosegretario Albertini, l'1.0. Io lo dichiaro ammissibile senza ricorrere al parere della 5ª Commissione, previsto dal comma 5 dell'articolo 41 del Regolamento, poichè in questo caso l'emendamento non comporta nè maggiori spese nè minori entrate; anzi, poichè i 15 anni vengono previsti per evitare l'equivoco o comunque la possibile interpretazione che quella norma vada riferita al decennio e non al quindicennio, semmai non di un ulteriore aggravio di spesa si tratta ma del contrario.

Questo è quanto dovevo lasciare a verbale per motivare l'ammissibilità dell'emendamento 1.0.

Passiamo alla votazione degli emendamenti.

ERROI. Il mese scorso siamo stati a visitare con la UEO i cantieri di Ferrol, in Spagna, che sono i più grossi cantieri spagnoli. Ormai in Europa siamo rimasti noi e la Spagna; noi con una tradizione che viene ancor più da lontano. Questo avvalora ancor di più la tesi del senatore Rognoni, laddove dice che è importante rifinanziare la Fincantieri perchè è inadeguato il suo capitale rispetto agli oneri e al volume di affari e di commesse che può assolvere.

Credo che, approvando l'emendamento del Governo e quelli proposti dal relatore, senatore Rognoni, finalmente ci avviamo verso una fase che tende a premiare quelle industrie che possono portare – perchè no? – degli introiti alle casse dello Stato e non quelle industrie che invece depauperano e continuano a produrre solo danni e non utili.

Quindi il Partito popolare sposa in pieno gli emendamenti sia del Governo sia del relatore.

CÒ. Signor Presidente, intervengo per dichiarare voto favorevole sia all'emendamento del Governo che agli emendamenti del relatore per quanto riguarda la ricapitalizzazione della Fincantieri.

Volevo qui ricordare alcuni elementi, a supporto della correttezza degli emendamenti del relatore, dicendo che nel 1996 la Fincantieri ha chiuso l'esercizio con un utile di 50 miliardi al netto delle imposte e che il valore complessivo della produzione ha raggiunto ormai i 3.515 miliardi. Questo è stato il risultato di una ristrutturazione imponente del gruppo, che ha comportato anche dei sacrifici in termini di unità produttive, ma si è operata un'applicazione assai corretta di una serie di ammortizzatori sociali.

Volevo anche ricordare che nel 1996 la Fincantieri, a conferma del ruolo, diciamo, di *leadership* mondiale nel settore delle navi da crociera, ha confermato la produzione di navi di oltre 100.000

tonnellate e, mi pare, la quarta gemella della Sun Princess, che risulta essere nave di oltre 77.000 tonnellate.

Quindi, sotto tale profilo, questa misura di ricapitalizzazione si impone come assolutamente necessaria e, tra l'altro, con l'emendamento del Governo non influisce sul meccanismo complessivo di spesa.

LAURO. Signor Presidente, l'emendamento 1.0 del Governo serve soltanto a chiarire la durata massima dei limiti di impegno del Governo, però è chiaro che la durata massima di un investimento produce per quell'investimento maggiore valore; gli interessi che si dovranno corrispondere, anziché a otto, a quindici anni, saranno maggiori, per cui è chiaro che ci sarà la possibilità di avere meno investimenti perchè allunghiamo il numero degli anni.

ERROI. No.

LAURO. Certo, a meno che non mi spieghiate che le cose stanno diversamente.

Quindi, o io non ho afferrato il concetto, o evidentemente i colleghi che sono intervenuti prima non avevano l'esatta idea di ciò a cui si riferivano.

Gli altri cantieri europei fanno quest'operazione al massimo in otto anni e mezzo; se noi vogliamo arrivare a quindici anni, è un problema di scelta tecnica; noi riteniamo che ci saranno meno investimenti e in tal senso chiaramente l'emendamento del Governo ci trova in posizione di astensione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.0, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1.

LAURO. Signor Presidente, per quanto riguarda l'aspetto della soppressione di 15 miliardi per l'anno 1997 e di 20 miliardi per il 1998, il problema di fondo è il seguente.

Si tratta di ricapitalizzare un'azienda a fronte di investimenti che invece andrebbero fatti in altre direzioni. A tale proposito, abbiamo tutti letto il quotidiano «Il Sole 24 Ore», nel quale è scritto che la Fincantieri produce e che raddoppia gli utili previsti. Dunque, si tratta di incrementare il capitale di questa società oppure di lasciare questi soldi per degli investimenti che sono in atto; questo dipende anche dalle direttive europee che in tal senso sono state emanate, tenuto conto che l'IRI è sotto osservazione a livello europeo. Occorre tener conto del fatto che, a quanto pare, o i cantieri sono tutti, come diceva il senatore Rognoni, ricchi di commesse, o che evidentemente i soldi previsti per il 1997 e il 1998 sono di più di quelli spendibili, oppure che qualcuno rimarrebbe senza i relativi contributi. Questo ci dovrebbe essere chiarito.

Noi non abbiamo la situazione degli investimenti in corso in questo momento nei cantieri, ma quello che ci preoccupa (e mi pare strano che non si siano levate voci da parte di senatori che pure provengono dal Mezzogiorno d'Italia) è la situazione, che interessa proprio la Fincantieri, che riguarda Palermo, nonché Castellammare, che sono in grossa difficoltà.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Palermo è l'unica eccezione.

LAURO. D'accordo, ma allora, visto che la Fincantieri sta ormai diversificando, sta creando una struttura a rete, noi vorremmo capire se le imprese che andrebbero ricapitalizzate sono quelle del Sud o sono quelle del Nord o se ci sono eventuali altre problematiche in atto, perchè è chiaro che questo ci farebbe assumere una posizione completamente diversa.

Quindi, noi esprimiamo senz'altro un voto negativo su questo tipo di richiesta, fin quando non ci vengano date delle risposte a queste domande: i soldi previsti sono molti? Se sì, allora eventualmente si possono passare ad altre attività come la ricapitalizzazione; in caso contrario, rimarranno esclusi alcuni cantieri che in questo momento hanno fatto già degli investimenti avendo previsto che in base alla legge avranno dei contributi, mentre questi contributi il Governo invece non sarà in grado di erogarli.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente invito a votare a favore dell'emendamento perchè quanto detto dal senatore Lauro non è privo di fondamento in astratto ma è privo di fondamento in concreto. Ho l'elenco di tutti i lavori in corso per il 1997 e per il 1998 e, in base alla sesta direttiva della Comunità europea, con i nuovi tassi di interesse, questi 15 miliardi in meno non influiscono sui lavori già in corso e tutti acquisiti.

LAURO. Questa è già una prima risposta.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Per quanto riguarda la seconda parte del suo discorso, la mia preoccupazione era esattamente la stessa, senatore Lauro, perchè è chiaro che la Fincantieri rappresenta il 70 per cento, però c'è anche un restante 30 per cento e quindi se noi togliessimo semplicemente contributi a chi, facendo parte di quel 30 per cento, comunque ne ha diritto, faremmo un torto.

Ecco allora il motivo dell'utilità dell'emendamento 1.0: avere portato da dieci a quindici anni i limiti di impegno del Governo di fatto ha aumentato i mezzi a disposizione del Ministero per aiutare, di tre anni in tre anni, la cantieristica. Abbiamo quindi ottenuto un risultato ottimo, nel senso che abbiamo consentito e consentiremo ad una società di ricapitalizzarsi e quindi di essere competitiva, senza diminuire i contributi per gli investimenti; anzi, a conti fatti, si riuscirà a garantire qualcosa di più.

Infatti, senatore Lauro, è prevista la possibilità di finanziare ulteriori iniziative, ma se i limiti di impegno fossero rimasti a dieci anni, sarebbe stato davvero molto difficile riuscire ad accordare aiuti per questi investimenti aggiuntivi senza incorrere nelle sanzioni della Comunità europea. Con questo sistema, in realtà, dovremmo avere a disposizione le somme necessarie per concedere questi finanziamenti.

Per questi motivi, invito il senatore Lauro a votare a favore di questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1, nel testo emendato.

È approvato.

Sono stati presentati emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 1:

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

1. La lettera *a)* dell'articolo 2 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, è sostituita dalla seguente:

a) navi mercantili di stazza lorda internazionale non inferiore alle 100 tonnellate per il trasporto di passeggeri o di merci».

1.0.1

LAURO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

1. Al comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, è aggiunta la seguente lettera:

d) pescherecci di almeno 100 tonnellate».

1.0.2

LAURO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sono soppresse le seguenti parole: "iscritte agli albi speciali di cui al titolo IV della legge 14 giugno 1989, n. 234"».

1.0.3

LAURO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 10, comma 1, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sono soppresse le seguenti parole: "iscritti negli albi di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234"».

1.0.4

LAURO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

1. Alle imprese di demolizione navale è concesso un contributo per gli anni 1997 e 1998 pari a lire 500.000 per tonnellata di stazza lorda internazionale; tale contributo è diminuito a lire 300.000 per l'anno 1999 e a lire 200.000 per l'anno 2000.

2. Sono ammissibili al contributo demolizioni concernenti:

a) navi mercantili non superiori a 2 milioni di tonnellate di stazza lorda internazionale;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 HP se inferiori alle 1.000 tonnellate di stazza lorda internazionale.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per l'anno 1997, 5 miliardi per il 1998, 5 miliardi per il 1999 e 5 miliardi per il 2000».

1.0.5

TERRACINI

LAURO. L'emendamento 1.0.1 intende adeguare la normativa italiana alla direttiva europea. In genere, recepiamo le direttive europee senza modifiche, mentre in questo caso sono stati abbassati i valori pre-

visti dalla direttiva europea, provocando quindi una discriminazione tra operatori italiani e operatori esteri. Infatti, se un armatore italiano ed uno estero costruiscono due navi aventi le stesse caratteristiche, in base a questa norma l'operatore italiano non potrebbe usufruire, a differenza di quello estero, dei benefici previsti dalla direttiva europea. Propongo pertanto che la direttiva venga recepita senza modifiche, visto che generalmente si è sempre fatto così, a meno che non ci siano dei motivi particolari, sui quali allora dovremmo ricevere dei chiarimenti.

L'emendamento 1.0.2 riguarda lo stesso argomento, ma si riferisce, sempre a proposito della direttiva a cui ho fatto prima riferimento, ai pescherecci di almeno 100 tonnellate.

L'emendamento 1.0.3 riguarda invece gli albi speciali, di cui alla legge n. 234 del 1989, per le iscrizioni in essi delle industrie cantieristiche e comunque delle industrie di riparazione. Di fatto, però, questo sistema crea un blocco che impedisce ad altre ditte comunque qualificate di entrare sul mercato.

Tra l'altro, per essere iscritte, a queste aziende, soprattutto piccole e medie, viene richiesta la certificazione di bilancio. Si viene a creare l'assurdo che un'azienda piccola di riparazioni navali per essere iscritta all'albo deve avere una certificazione di bilancio degli ultimi tre anni, mentre un cantiere navale, essendo già iscritto, non ha bisogno della certificazione, pur costruendo navi di grosso tonnellaggio ed usufruendo di grossi contributi. Penso che ciò costituisca una discriminazione. Quindi, o si elimina il problema dell'albo oppure si dà a tutte le aziende, soprattutto quelle medie e piccole, la possibilità di entrare sul mercato perchè altrimenti vengono salvaguardati soltanto gli interessi dei cantieri più grandi.

L'emendamento 1.0.4 è relativo allo stesso argomento, quindi lo do per illustrato.

TERRACINI. Con l'emendamento 1.0.5 ho cercato di eliminare la disparità esistente tra il settore dell'industria cantieristica navale ed altri settori, nei quali è previsto un contributo dello Stato per la demolizione delle automobili, dei motorini e così via, mentre manca un contributo analogo per la demolizione navale.

Esistono infatti ancora in navigazione vecchie navi obsolete.

Per quanto riguarda il parere contrario della 5ª Commissione io non vorrei che tale parere fosse riferito a un rifiuto che c'è in questo emendamento, laddove si parla di «navi mercantili non superiori a 2 milioni di tonnellate di stazza lorda internazionale», nel senso che si tratta in realtà di 2.000 tonnellate.

In conclusione, questo sarebbe un contributo soprattutto per le piccole imprese, come era già stato previsto dalla legge precedente, e quindi ritengo che uno sforzo in questo senso possa farsi. Però attendo il parere del Governo.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.0.1 e 1.0.2. La Comunità europea, attraverso direttive e incentivi, cerca di difendere la produzione europea nei confronti

della concorrenza dei paesi terzi. In Italia si è deciso di concentrare gli sforzi e gli aiuti su una produzione che riguardava navi di un certo tonnellaggio, perchè per le piccole navi non esiste un problema di concorrenza internazionale, neppure intracomunitaria. Una restrizione, seppure limitata, dei possibili destinatari degli aiuti fu determinata, allora, dall'esigenza di evitare la dispersione di risorse disponibili, che comunque erano già scarse. Ecco quindi la ragione per cui, se accogliessimo le proposte di modifica del senatore Lauro, andremmo contro le direttive dell'OCSE e la decisione di fondo che l'Italia ha già preso, cioè quella di continuare ad aiutare le imprese soltanto fino a quando riusciranno a stare in piedi con le loro gambe.

Ma, ripeto, tutto ciò riguarda soprattutto le medie e grandi aziende; le ditte più piccole non hanno mai avuto questo problema e per questo motivo ad esse non sono mai state applicate nè la VI nè la VII direttiva, quindi non vedo perchè dovremmo farlo oggi.

Per quanto riguarda i pescherecci, la Commissione della Comunità europea ha stabilito che questi sono esclusi dal beneficio degli aiuti, siano essi destinati ad armatori nazionali o a flotte che rientrino nel campo di applicazione della politica comunitaria della pesca.

Per queste motivazioni esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.0.1 e 1.0.2.

Gli emendamenti 1.0.3 e 1.0.4 riguardano esattamente la stessa materia affrontata, sempre dal senatore Lauro, negli emendamenti 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5. Tutte queste proposte di modifica hanno l'obiettivo preciso di sopprimere gli albi speciali. Gli albi - è bene saperlo - sono lo strumento a disposizione del Governo italiano per monitorare il settore e la sua capacità produttiva: sopprimerli significherebbe, anche in questo caso, andare contro tutta la filosofia a cui è ispirata la normativa che stiamo adottando.

Sul piano politico, le proposte del senatore Lauro mettono in difficoltà il Governo italiano nei confronti della Comunità europea, anche per quanto riguarda la nostra posizione all'interno dell'accordo OCSE (non dimentichiamo che l'Italia è uno dei paesi firmatari); sul piano industriale, poi, sarebbero destinate molto probabilmente a provocare grandi difficoltà alle imprese che, nel corso degli anni passati, hanno raggiunto risultati brillanti. In pratica queste aziende, che hanno compiuto sforzi notevoli, dovrebbero pagare un prezzo per consentire ad altre ditte di entrare sul mercato, ed avrebbero quindi minori risorse a disposizione per procedere sulla strada che il Governo ha tracciato. Esiste una scelta di politica industriale, compiuta dal Governo a suo tempo, che secondo me va mantenuta.

Per questi motivi, esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.0.3 e 1.0.4 e colgo l'occasione per anticipare che sono contrario anche sugli emendamenti 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5.

Per quanto riguarda l'emendamento 1.0.5, la 5ª Commissione ha già sottolineato qual è il problema principale: siamo in presenza di un aumento di spesa per il quale non è prevista un'adeguata copertura finanziaria, quindi non siamo assolutamente in grado di sostenerlo. Tra l'altro, in questo emendamento si fa riferimento all'anno 2000, mentre

tutto il disegno di legge ruota intorno agli anni 1997-1999. In questo modo, quindi, si introdurrebbe anche un riferimento anomalo. Pertanto, esprimo parere contrario sull'emendamento 1.0.5.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il mio parere è conforme a quello del relatore, però vorrei aggiungere qualche osservazione, fornendo alcuni dati che potrebbero essere utili.

La ricapitalizzazione di Fincantieri è ferma dal 1989 a 800 miliardi, con una produzione di 2200 miliardi. Nel 1996, la produzione ha toccato un fatturato di 3500 miliardi: in sostanza, con la ricapitalizzazione prevista, a fatica si ristabilisce l'equilibrio del 1989.

Vorrei poi affrontare un altro tema politicamente rilevante, sollevato dall'emendamento 1.0.3 del senatore Lauro. Anch'io sono dell'opinione che, in questa fase, non saremmo in grado di accedere alla richiesta di una soppressione degli albi, perchè verrebbe a mancare lo strumento principale attraverso cui possiamo rispondere agli obblighi stabiliti nell'accordo OCSE.

Come opinione del tutto personale, però, vorrei fare questa riflessione. Siamo in una fase della quale, come diceva anche il Presidente, non sappiamo prevedere oggi la durata; una volta che si arrivasse al superamento del regime dei contributi, ovviamente questo andrebbe perlomeno rivisto, cioè andrebbero creati criteri e regole al fine di garantire le professionalità dei soggetti e allora una forma così vincolistica come quella degli albi non sarebbe più comprensibile. In questa fase invece, perdurando ancora l'ultima proroga degli effetti della VII direttiva, in vista del raggiungimento degli obiettivi comunitari, mi sembra opportuno mantenerla.

Ribadisco pertanto che il mio parere è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.1.

LAURO. Signor Presidente, vorrei ricordare ai colleghi che la direttiva comunitaria stabilisce la concessione di aiuti per la costruzione di navi mercantili di almeno 100 tonnellate per il trasporto di passeggeri e di merci. Invece, la legge n. 132 del 1994, attualmente vigente, prevede tali aiuti solo per navi mercantili di stazza non inferiore a 400 tonnellate. Se vogliamo, possiamo anche ignorare la direttiva citata, ma secondo me dovremmo rispettarla. Ho formulato questo emendamento proprio per chiedere l'adeguamento della normativa vigente alla direttiva comunitaria.

Per tali motivi, voteremo a favore di questo emendamento.

BORNACIN. Signor Presidente, ritengo che gli argomenti svolti dal senatore Lauro, in relazione alla direttiva comunitaria cui egli ha fatto riferimento, siano convincenti. Pertanto, il mio Gruppo voterà a favore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.0.1, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

LAURO. Signor Presidente, alla luce delle precisazioni del relatore in ordine alla direttiva comunitaria, ritiro l'emendamento 1.0.2.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.3.

LAURO. Signor Presidente, questo emendamento non si propone affatto l'obiettivo di sopprimere gli albi. Nel corso della sua illustrazione, ho soltanto rilevato che alle aziende di riparazione, per essere iscritte all'albo, viene richiesta una certificazione di bilancio degli ultimi tre anni. È chiaro che se queste ditte non riescono ad avere commesse perchè non sono iscritte all'albo, mai potranno esservi iscritte. Invece i cantieri che ormai sono iscritti da anni, pur ricevendo centinaia e centinaia di miliardi di contributi, non hanno l'obbligo di certificazione del bilancio. Si viene pertanto a creare una disparità.

Sono anche disponibile a ritirare l'emendamento, dal momento che provoca l'insorgere di altri problemi, purchè venga chiarito questo aspetto, eventualmente attraverso l'approvazione di un ordine del giorno. L'obiettivo – ripeto – non è quello di cancellare gli albi, ma solo di evitare la discriminazione di imprese di riparazione medie e piccole, che si trovano in grandi difficoltà.

PRESIDENTE. Visto che tale questione incide poi su un certo numero di emendamenti successivi, chiedo al Governo e al relatore se – sia pure in termini generali, perchè poi bisogna vedere il testo – sarebbero disposti ad accogliere un ordine del giorno sulla materia testè illustrata dal senatore Lauro. Mi sembra che, qualora ci fosse, questa disponibilità potrebbe indurre il senatore Lauro a ritirare l'emendamento.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Esiste una tradizione infelice, secondo cui un ordine del giorno non si nega a nessuno, però il mio parere è contrario, perchè si pone una questione di coerenza nell'ambito della politica industriale.

Non dobbiamo dimenticare, infatti, che negli anni 1970-1980 la sovraccapacità produttiva ha portato la cantieristica europea ad una crisi profonda e gravissima. È stata attuata una riorganizzazione, una ristrutturazione del settore, e il Governo italiano – ma non quello attuale, mi riferisco ai Governi passati – ha operato con forza una scelta di politica industriale, che adesso rischieremmo di smentire. Io non lo farei, neanche con un ordine del giorno.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Ripeto ciò che ho detto in precedenza, poi ognuno trarrà le conclusioni. La mia opinione è questa: finchè sussiste un regime di contribuzione (e quindi finchè è ancora vigente la direttiva), pur condividendo

alcune valutazioni del senatore Lauro, ho detto – e lo ripeto – che non vedo le condizioni nè per sopprimere gli albi nè per apportare modifiche a tale sistema. La logica che ha guidato il legislatore fu quella di selezionare e concentrare i contributi su una fascia delle nostre produzioni per evitare interventi a pioggia.

Nel caso in cui il regime della contribuzione non sussistesse più (come tutti auspichiamo, ma non so valutare i tempi), un sistema così vincolistico a mio giudizio non sarebbe più opportuno e andrebbe modificato. Non entro ovviamente nel merito, perchè non è compito mio: a quel punto saranno la concorrenza, la competizione e la qualità dell'offerta delle prestazioni a regolare la permanenza sul mercato.

Finchè invece sussiste questo sistema, è ovvio che noi dobbiamo essere coerenti con quello che il legislatore a suo tempo aveva previsto. Se un ordine del giorno disegna questa prospettiva, noi lo accogliamo, altrimenti no.

PRESIDENTE. Lei ha ascoltato gli interventi, senatore Lauro, e adesso tirerà le sue conclusioni. Mi sembra di poter osservare che l'orientamento del relatore e del Governo siano convergenti e mi sembra che sia chiarissimo comunque il punto indicato dall'onorevole Albertini: fino a che c'è un regime di contribuzione, l'attuale vincolo è un riferimento del quale non si può fare a meno; qualora tale regime, in tempi non previsti e non prevedibili, dovesse cadere, allora le cose potrebbero cambiare.

Se lei senatore Lauro, valuta che può essere interessante presentare un ordine del giorno in questi termini, me lo dica.

LAURO. Signor Presidente, evidentemente non mi sono espresso bene nel mio intervento precedente.

PRESIDENTE. Io direi che si è espresso bene: può darsi che vi sia una divergenza di opinioni.

LAURO. Non si tratta di abolire gli albi: è che la burocrazia, con il regolamento che ha emanato, impedisce di fatto a determinate imprese di essere iscritte in questi albi per un motivo molto semplice, cioè che richiede una certificazione di bilancio; infatti le medie e le piccole aziende la certificazione di bilancio, che costa, non la fanno in quanto, non avendo contributi di fatto, non la possono ottenere.

Allora, se la certificazione di bilancio dev'essere fatta, è giusto che venga fatta da chi prende i contributi, perchè oggi chi prende i contributi non fa certificazione di bilancio, mentre chi invece vuol essere iscritto deve fare certificazione di bilancio, e questa è una normativa di regolamento, non è una normativa di legge.

Questo era il punto fondamentale.

PRESIDENTE. Scusi se intervengo, senatore Lauro, ma l'argomento è stato sviscerato: ora torniamo nell'alveo, scomodo e impietoso, della procedura. Dunque le chiedo: l'emendamento 1.0.3 lei lo mantiene o lo ritira (fatti salvi poi eventuali ordini del giorno)?

LAURO. Lo mantengo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento 1.0.3, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.4, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, lei ha avanzato l'ipotesi o il dubbio che il parere contrario della 5ª Commissione fosse dovuto ad un errore materiale del testo: non è così perchè il parere contrario della 5ª Commissione è motivato sulla base del riferimento all'articolo 81 della Costituzione, quindi con un difetto di copertura. L'articolo 81 della Costituzione dice: «Ogni altra legge che importi nuove o maggiori spese deve indicare i mezzi per farvi fronte», quindi, che si tratti di 2.000 o di 2 milioni di tonnellate, comunque una copertura sicuramente è da prevedere, e in questo emendamento 1.0.5 tale previsione di copertura non c'è.

TERRACINI. Allora, signor Presidente, ritiro l'emendamento 1.0.5.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli articoli successivi:

Art. 2.

1. In attuazione del regolamento (CE) n. 1904/96 del Consiglio dell'Unione europea del 27 settembre 1996, relativo agli aiuti alla costruzione navale, le disposizioni di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, recante provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca nel settore navale, sono estese, nei limiti degli stanziamenti di cui all'articolo 1, ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati fino alla data di entrata in vigore dell'accordo OCSE del 21 dicembre 1994 sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale o, in mancanza, sino a tutto il 31 dicembre 1997.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 3:

Art. 3.

1. In vista della entrata in vigore dell'accordo OCSE del 21 dicembre 1994 sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale o, in ogni caso, del supera-

mento in sede di Unione europea dell'attuale regime di sostegno al settore stesso e tenuto conto delle presenti condizioni del mercato, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato in via transitoria ed eccezionale ad accordare alle imprese di costruzione navale iscritte all'Albo di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, i contributi di cui all'articolo 3 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in relazione alla produzione da essi effettivamente sviluppata, nei limiti delle relative autorizzazioni di spesa. Detta facoltà è esercitata con riferimento alla produzione realizzata grazie ad incrementi della produttività ottenuti anche mediante forme di associazione, integrazione e coordinamento tra imprese iscritte al menzionato Albo delle imprese di costruzione navale. Restano fermi i valori di capacità produttiva assistibile annua, strutturale, già riconosciuti alla data del 31 dicembre 1995 alle suddette imprese ed è escluso in ogni caso il riconoscimento di nuova capacità produttiva assistibile conseguente alla creazione di nuove strutture produttive od all'iscrizione all'Albo di nuove imprese.

2. Ai fini dell'ammissibilità ai contributi di cui agli articoli 3 e 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sono assimilati a tutti gli effetti ai lavori di trasformazione di cui al comma 2 dell'articolo 4 del citato decreto-legge i lavori di completamento di costruzioni rientranti nel campo d'applicazione dell'anzidetta normativa eseguiti da imprese iscritte all'Albo speciale delle imprese di riparazione navale, terza e quarta fascia dimensionale, di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, semprechè il valore contrattuale delle relative commesse non sia inferiore ai 10 milioni di ECU.

3. Al fine di equiparare le condizioni di concorrenza tra cantieri italiani e cantieri di altri Paesi dell'Unione europea, la concessione dei contributi di cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, deve intendersi accordabile, nei limiti delle relative autorizzazioni di spesa, per le iniziative relative alla costruzione di navi commesse ai cantieri nazionali iscritti agli Albi di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, od ai cantieri dell'Unione europea, prescindendo dall'applicazione delle norme relative alle tecniche organizzative ed alle modalità del processo produttivo contenute nel regolamento approvato con decreto ministeriale 8 novembre 1990, n. 373.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, secondo periodo, sopprimere le seguenti parole: «imprese iscritte al menzionato Albo delle».

3.1

LAURO

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: «iscritte all'Albo di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234».

3.2

LAURO

Alla fine del comma 1, sopprimere le seguenti parole: «od all'iscrizione all'Albo di nuove imprese».

3.3

LAURO

Al comma 2, sopprimere le seguenti parole: «da imprese iscritte all'Albo speciale delle imprese di riparazione navale, terza e quarta fascia dimensionale, di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234».

3.4

LAURO

Al comma 3, sopprimere le parole: «iscritti agli Albi di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234».

3.5

LAURO

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«4. I termini di ultimazione dei lavori di cui all'art. 4 della legge 14 giugno 1989, n. 234, vengono prorogati a sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente legge, purchè alla loro scadenza originaria o prorogata i lavori di costruzione avessero raggiunto un grado di avanzamento di almeno il cinquanta per cento, e prima della loro scadenza sia stata presentata la richiesta di proroga».

3.6

CARPINELLI

Invito i presentatori ad illustrarli.

LAURO. Signor Presidente, i miei emendamenti all'articolo 3 riguardano sempre la questione degli albi, però concernono le riparazioni in quanto il problema non è solo quello dei cantieri navali ma anche delle imprese di riparazione.

Queste imprese di riparazione, che per la maggior parte si trovano nel Mezzogiorno, di fatto con questo blocco non potranno essere iscritte e quindi chiaramente non avranno la possibilità di competere e la possibilità di crescere e saranno costrette a fallire.

Ecco il motivo per cui noi riteniamo che si debba votare a favore di questi emendamenti, sottolineando in questo modo la situazione di imprese che diventano oggetto di una discriminazione e di una differenza di competizione non creata sulla produttività, non sulla quantità dei mezzi, non sulla qualificazione del personale ma soltanto su un fatto burocratico che impedisce di poter entrare nel mercato. L'albo dunque crea una discriminazione oggi che si devono aprire i mercati; pertanto, noi avanza una richiesta a livello europeo perchè venga esaminato il provvedimento nella sua interezza in quanto esso crea di fatto un blocco per le imprese medie e piccole.

CARPINELLI. Do per illustrato l'emendamento 3.6.

PRESIDENTE. Il relatore ha già anticipato il proprio parere, che è contrario, sugli emendamenti del senatore Lauro, quindi lo invito ad esprimere il proprio parere sull'emendamento 3.6.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Come lei ricordava, signor Presidente, ho già espresso il mio parere contrario agli emendamenti 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5, mentre invito il senatore Carpinelli al ritiro dell'emendamento 3.6, in quanto esso in effetti riguarda una singola impresa.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprimo parere conforme a quello del relatore. Vorrei solo aggiungere che, tra l'altro, la proroga dei termini non è più nelle competenze degli Stati membri e quindi un'eventuale approvazione di tale proroga ci metterebbe immediatamente in contrasto con la Comunità.

Fatta questa sottolineatura, ribadisco che il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.2, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.3, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.4, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.5, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.6.

CARPINELLI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.6.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo 3.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, questo articolo mira ad una razionalizzazione del settore in quanto incentiva la collaborazione tra più

cantieri, laddove si stabilisce che la facoltà relativa alla concessione di contributi viene esercitata con riferimento alla produzione realizzata mediante incrementi di produttività ottenuti anche attraverso forme di associazione, integrazione e coordinamento tra imprese iscritte all'albo. Inoltre estende i possibili soggetti della produzione, realizzando così una maggiore concorrenza.

Per queste considerazioni, dichiaro, a nome del Gruppo Lega Nord-per la Padania indipendente, voto favorevole all'articolo 3.

TERRACINI. Signor Presidente, intervengo per una brevissima dichiarazione di voto. Noi puntavamo molto sulle modifiche apportabili dagli emendamenti del senatore Lauro: non essendo stati approvati tali emendamenti, ci asterremo.

BORNACIN. Signor Presidente, noi voteremo a favore di questo articolo perchè a nostro parere varia il sistema di corresponsione ai cantieri dell'integrazione volta ad aggiornare il contributo da parte dello Stato consentendo l'erogazione già in fase di concessione preliminare, non già esclusivamente in sede di saldo. Questo lo riteniamo interessante perchè sveltisce notevolmente le procedure amministrative per ottenere il contributo e riduce l'onere complessivo che l'erario deve sostenere a tale titolo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

È stato presentato un emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 3:

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

1. In relazione al processo di normalizzazione del mercato internazionale della costruzione navale, di cui all'Accordo OCSE del 21 dicembre 1994, e allo scopo di favorire la privatizzazione dell'industria cantieristica nazionale, il Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è autorizzato a partecipare, in concorso con altri soggetti, e subordinatamente alla non opposizione da parte dei competenti organi della Comunità europea, alla ricapitalizzazione della società Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A..

2. Per la corresponsione delle somme di cui al comma precedente si applicano le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n.431.

3. Per le finalità di cui al primo comma del presente articolo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali in ragione di lire 15.000 milioni per l'anno 1997 e 20.000 milioni per l'anno 1998».

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, di fatto ho già illustrato l'emendamento 3.0.1 parlando degli emendamenti 1.1 e 1.2.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.0.1.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 4:

Art. 4.

1. È istituito il Fondo centrale di garanzia per il credito navale, di seguito denominato «Fondo», destinato alla copertura dei rischi derivanti dalla mancata restituzione del capitale e dalla mancata corresponsione dei relativi interessi ed altri accessori connessi o dipendenti dai finanziamenti di cui al presente articolo. La gestione finanziaria, amministrativa e tecnica del Fondo è affidata all'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) o a una società a prevalente partecipazione bancaria individuata con decreto del Ministro del tesoro.

2. Possono essere ammessi all'intervento della garanzia del Fondo i finanziamenti garantiti da ipoteca di primo grado sulla nave che ne è oggetto, concessi da banche ad armatori italiani ed esteri per i lavori, effettuati nei cantieri nazionali, di costruzione e trasformazione delle unità navali previste dall'articolo 2 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, di durata non superiore a dodici anni dall'ultimazione della nave, di importo non superiore all'80 per cento del prezzo contrattuale e ad un tasso di interesse non inferiore a quello di cui alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE del 3 agosto 1981, e successive modificazioni.

3. La garanzia del Fondo può essere accordata alla banca concedente il finanziamento fino ad un massimale del 40 per cento del finanziamento stesso, su richiesta della banca concedente, previa richiesta della banca concedente e dell'armatore interessato. Nei limiti di detto massimale, la garanzia può essere attivata in misura non superiore al 90 per cento della perdita che, di intesa con il soggetto gestore del Fondo, risulti definitivamente accertata.

4. Le condizioni e le modalità dell'intervento della garanzia del Fondo sono stabilite con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Il Fondo ha una dotazione iniziale costituita dall'apporto dello Stato ed è alimentato dai versamenti *una tantum* effettuati dalle banche richiedenti a fronte della concessione della garanzia e dagli interessi maturati sulle disponibilità del Fondo stesso.

6. Per l'attuazione di quanto disposto dal presente articolo è autorizzato un limite d'impegno di durata decennale pari a lire 20.000 milioni per l'anno 1998.

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 3, dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Tale massimale è aumentato al 50 per cento per finanziamenti concessi alle piccole e medie imprese così come indicati dalla disciplina comunitaria».

4.1

LAURO

LAURO. Il Presidente ci ha comunicato che la 5ª Commissione ha espresso parere favorevole sull'articolo 4, che costituisce un fondo destinato alla copertura di rischi derivanti dalla mancata restituzione del capitale. Si tratta di un articolo sul quale avremmo preferito che la Commissione bilancio avesse espresso una indicazione più precisa, perchè si tratta di un fondo costituito in maniera completamente nuova ed è un po' particolare nel senso che riguarda il Mediocredito centrale e garantisce le ipoteche di primo grado sulla nave più un intervento da parte di banche.

Le condizioni e le modalità di questo intervento di garanzia sono stabilite dal Ministero del tesoro e la dotazione iniziale è costituita dall'apporto dello Stato attraverso versamenti *una tantum*; però in effetti si tratta di un intervento di bilancio e pertanto su questo aspetto ci saremmo aspettati un parere più preciso da parte della 5ª Commissione. Non so se effettivamente questa sia stata investita del problema o se si sia limitata soltanto all'esame degli emendamenti.

Comunque i nostri colleghi della Commissione bilancio non sono intervenuti sull'argomento, non so perchè; forse erano poco informati o forse è stato richiesto loro un parere solo in relazione agli emendamenti.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, sicuramente non mi sono spiegato bene. La 5ª Commissione ha espresso nulla osta sul testo del disegno di legge, mentre per quanto riguarda gli emendamenti solleva due obiezioni: una di contrarietà all'emendamento 1.0.5, che poi il senatore Terracini ha ritirato; una in merito all'approvazione dell'emendamento 3.0.1. Per il resto degli emendamenti, la 5ª Commissione ha espresso parere di nulla osta.

LAURO. L'emendamento 4.1 prevede che per i finanziamenti concessi alle piccole e medie imprese il massimale sia aumentato al 50 per cento, anzichè al 40 per cento, così come del resto è indicato dalla disciplina comunitaria. L'emendamento è molto semplice.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Sul credito all'esportazione esiste un accordo dell'OCSE del 1981 sulle navi che dice molto chiara-

mente che i finanziamenti al credito navale non possono in nessun caso eccedere l'80 per cento del prezzo della nave, essendo la rimanente parte assicurata dal committente dell'unità.

Nella relazione illustrativa del disegno di legge che stiamo esaminando viene indicato che normalmente l'ipoteca navale copre un 50 per cento dell'importo finanziabile, cioè la metà di quell'80 per cento sopra indicato, pertanto il 40 per cento. La garanzia del fondo dovrebbe coprire l'altra metà, cioè l'altro 40 per cento del prezzo della nave.

Portare questo importo al 50 per cento comporterebbe un superamento del limite previsto dall'accordo navi dell'OCSE. Pertanto, questo basta per esprimere un parere negativo sull'emendamento 4.1.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Confermo il parere del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.1.

LAURO. Condivido ampiamente quanto ha detto il relatore Rogno- ni in relazione alle esportazioni. Il problema riguarda le piccole e medie imprese che generalmente non devono esportare questi beni. Il problema di fondo è quello di intervenire sulle linee di cabotaggio italiano. Infatti non si tratta di grossi cantieri che devono esportare, ma che devono anche costruire per servizi che vanno bene in Italia.

Se questa norma deve essere limitata all'esportazione, eventualmente si potrebbe presentare un subemendamento: infatti si tratta di mezzi navali che non vanno esportati.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'articolo 4.

PERUZZOTTI. Siamo d'accordo sull'istituzione del fondo, però dobbiamo esprimere qualche perplessità per quanto riguarda il comma 4, in quanto ancora una volta i criteri e le modalità si conosceranno in seguito.

Per queste considerazioni ci asterremo su questa votazione.

TERRACINI. L'articolo 4 è innovativo e credo risolverà molti problemi. Pertanto voteremo favorevolmente.

BORNACIN. Dichiaro che anche noi voteremo a favore di questo articolo, perchè a parere di Alleanza Nazionale agevola l'accesso ai finanziamenti da parte degli armatori assicurando anche le banche dai rischi di insolvenza.

Però, come ricordava prima il collega Peruzzotti, sorge qualche dubbio sulle modalità operative del fondo per le quali l'articolato del di-

segno di legge rimanda ai regolamenti attuativi da emanarsi successivamente. Non si sono espressi richiami ai criteri commerciali su cui dovrà improntarsi l'intervento del fondo.

Al di là di questo rischio, che può aprire le porte a operazioni finanziarie sulla cui validità commerciale non esistono garanzie, ritenendo innovativa l'istituzione stessa del fondo: esprimiamo voto favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 5:

Art. 5.

1. Al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell'industria navalmecanica, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere, nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità europee n. 96/C 45/06, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee del 17 febbraio 1996, all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) di Roma ed al Centro per gli studi di tecnica navale SpA (CETENA) di Genova, contributi per i programmi di ricerca nel settore navale relativi al periodo 1º gennaio 1997 - 31 dicembre 1999 ed aventi ad oggetto lo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica, determinati e corrisposti nei limiti e secondo le aliquote, le modalità e le procedure di cui ai seguenti commi.

2. I contributi di cui al comma 1 sono riferiti alle spese sostenute per la realizzazione dei programmi di ricerca finalizzati ad:

a) attività di ricerca fondamentale nelle discipline scientifiche di potenziale interesse per l'ingegneria navale marina, non collegata ad obiettivi industriali o commerciali;

b) attività di ricerca industriale tesa alla definizione di metodologie avanzate ed innovative nel campo della progettazione delle navi e delle strutture marine, nonché alla definizione di tecnologie costruttive in campi innovativi;

c) attività di sviluppo precompetitiva orientata alla concretizzazione della ricerca industriale relativa a determinati tipi di veicoli, impianti e componenti con caratteristiche avanzate e innovative nonché a prodotti, processi di produzione o servizi nuovi. Per le attività di cui alle lettere a), b) e c) le percentuali di aiuto sono pari rispettivamente al 90 per cento, al 50 per cento ed al 25 per cento dei costi ammissibili effettivamente sostenuti.

3. I programmi di ricerca dell'INSEAN di Roma e del CETENA di Genova relativi al triennio 1997 - 1999 sono presentati al Ministro dei

trasporti e della navigazione, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Ciascun programma deve contenere la definizione dei temi di ricerca, gli obiettivi che si intendono raggiungere, i costi previsti per le singole ricerche ed ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico-scientifico.

5. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, approva i programmi di cui al comma 3.

6. I contributi di cui all'articolo 1 sono corrisposti secondo le modalità di cui all'articolo 2 della legge 31 dicembre 1991, n. 431, nonché dell'articolo 16, commi 2 e 3, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132.

7. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati nel triennio 1997-1999 limiti di impegno in ragione di 5.000 milioni per l'anno 1998 e 5.000 milioni per l'anno 1999.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, dopo le parole: «di Genova» aggiungere le seguenti: «ai Dipartimenti di Ingegneria Navale delle Università di Genova, Trieste e Napoli».

5.0

BORNACIN

Al comma 2, alla fine della lettera b), aggiungere le seguenti parole: «in particolare per navi ottimali per il cabotaggio nazionale;».

5.1

LAURO

Al comma 3, dopo le parole: «di Genova», aggiungere le parole: «dai dipartimenti di Ingegneria Navale delle Università di Genova, Trieste e Napoli».

5.1-bis

BORNACIN

Al comma 6, sostituire le parole: «all'articolo 1» con le altre: «al comma 1».

5.2

IL RELATORE

BORNACIN. Gli emendamenti 5.0 e 5.1-bis affrontano lo stesso argomento, cioè il sostegno economico alla ricerca. Sulla necessità di ta-

le sostegno siamo d'accordo in linea di principio, anche perchè riteniamo che la ricerca scientifica in questo campo può consentire all'industria cantieristica italiana di essere all'avanguardia e di recuperare competitività sui mercati mondiali.

Però non riusciamo a capire davvero perchè questo finanziamento per studi e ricerche debba essere limitato agli istituti CETENA di Genova e INSEAN di Roma, la cui validità - per carità - non discutiamo. Secondo noi sarebbe più logico estendere tali finanziamenti per la ricerca anche ai dipartimenti di ingegneria navale, in particolare quelli delle università di Genova, di Trieste e di Napoli, che sono all'avanguardia (a tale proposito abbiamo raccolto accurate informazioni).

Riteniamo che sia importante reinserire l'università nel settore della cantieristica, nel quale l'Italia ha una grande tradizione, che purtroppo oggi - lo abbiamo già detto altre volte - è minacciata dalla concorrenza dell'industria simile di altri paesi, quali il Giappone e gli Stati Uniti.

LAURO. Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma agli emendamenti 5.0 e 5.1-*bis*, presentati dal senatore Bornacin.

TERRACINI. Anch'io, signor Presidente.

LAURO. L'emendamento 5.1 non modifica la sostanza, mira soltanto a chiarire che, nel campo dello sviluppo innovativo della ricerca, sarebbe opportuno fornire contributi anche per la realizzazione di navi ottimali per il cabotaggio nazionale, tenendo conto che dal 1º gennaio del 1999 si aprirà la competizione a livello internazionale. Una società italiana, restando in Italia, potrà armare una nave greca, con equipaggio straniero (in Grecia tutto ciò è ammesso) e venire a fare concorrenza qui da noi. In tal caso la competizione a livello europeo non si basa su parità di condizioni, perchè i costi di una nave greca sono inferiori.

Abbiamo due anni di tempo: cerchiamo di utilizzarli per indirizzare la ricerca anche allo studio delle soluzioni tecniche ottimali per poter fronteggiare la concorrenza europea.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. L'emendamento 5.2, da me presentato, è semplicemente correttivo di un errore, non c'è nulla da aggiungere.

Vorrei chiedere ai presentatori degli emendamenti 5.0 e 5.1-*bis* di ritirarli, perchè in realtà le leggi di settore hanno sempre e costantemente riguardato soltanto gli istituti citati e non le università. Certo, questo problema potrebbe essere superato, però bisogna considerarne anche un altro, e cioè che i programmi di ricerca, a cui si fa riferimento nell'articolo 5 del testo in esame, sono mirati al raggiungimento di obiettivi molto specifici, secondo linee di orientamento che emergono dalla disciplina della Comunità economica europea. Un'estensione dei benefici a soggetti come le università, quindi, va oltre le competenze del Ministero dei trasporti e della navigazione, che fortunatamente non possono intaccare l'autonomia delle università italiane. Del resto, queste tre università

(Genova, Trieste e Napoli) sono le uniche ad avere facoltà appropriate e comunque già collaborano ampiamente con l'INSEAN e il CETENA. Tra l'altro, l'estensione dei contributi alle università (mantenendo però in funzione i due istituti citati) comporterebbe una revisione dei fabbisogni di spesa e non sappiamo dove si potrebbero reperire i fondi necessari.

Infine, non conoscendo i programmi delle tre università non siamo in grado di valutare la loro effettiva utilità rispetto agli obiettivi legislativi comunitari, che invece sono menzionati di proposito. Le lettere *a)*, *b)* e *c)* riproducono esattamente la ripartizione proposta dalle indicazioni della Comunità europea.

Per quanto riguarda l'emendamento 5.1, mi rimetto al Governo, perchè sul piano sostanziale non credo che ci sia nulla da obiettare. Peraltro, il programma CETENA – come lei sa, senatore Lauro, dal momento che la Confederazione degli armatori collabora alla sua elaborazione – prevede proprio interventi e studi nel settore del cabotaggio. Ritengo che possiamo accettare questo emendamento, però lascio al Governo la decisione finale.

PRESIDENTE. Tra le sue argomentazioni, senatore Rognoni, devo soltanto osservare che non è vero che sarebbe messo in imbarazzo il Ministero dei trasporti, perchè il disegno di legge è presentato di concerto anche con il Ministero della pubblica istruzione.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Per quanto riguarda gli emendamenti 5.0 e 5.1-*bis*, vorrei sottolineare alcuni aspetti.

Innanzitutto, esiste un problema di spesa. Gli obiettivi sono prefissati su un programma precostituito, che individua con precisione costi e soggetti. Un eventuale allargamento della platea dei soggetti abilitati avrebbe una ripercussione dal punto di vista del costo della ricerca, e ciò aprirebbe una serie di problemi.

Oltre all'aspetto contabile, però, vorrei sottolineare che queste università, seppure per parti specifiche, già collaborano con i due istituti citati, quindi il patrimonio delle professionalità e delle potenzialità è già sfruttato.

Pertanto invito anch'io i presentatori a ritirare questi emendamenti, altrimenti il parere è contrario.

Sono d'accordo con il relatore anche per quanto riguarda l'emendamento 5.1. Mi sembra che contenga elementi del tutto compatibili con le linee generali enunciate prima dal relatore. Esprimo pertanto parere favorevole sull'emendamento 5.1, così come sull'emendamento 5.2.

BORNACIN. Signor Presidente, io non accoglierei l'invito del relatore a ritirare gli emendamenti, anche perchè ritengo, per quanto riguarda la spesa, che, avendo la Commissione bilancio espresso un parere di nulla osta relativo agli emendamenti, evidentemente si tratterebbe soltanto di un riaggiustamento interno alle cifre stanziare che quindi non porterebbe nessun tipo di altra spesa.

Quanto al fatto che ciò non sia mai avvenuto, ricordo al relatore Rognoni che c'è sempre una prima volta nella vita e quindi il fatto che non sia mai avvenuto fino ad oggi non toglie che si possa fare. Ritengo invece che si perdano delle occasioni; capisco bene che sia il CETENA che l'INSEAN abbiano sicuramente dei rapporti con le università e con i dipartimenti di ingegneria navale, ma penso che coinvolgere direttamente le università in ricerche di questo genere che si fanno nel campo dell'industria cantieristica sia un fatto altamente positivo. Credo che si cerchi sempre in qualche modo di coinvolgere l'università in tanti aspetti del mondo economico e che quindi in questo caso si stia perdendo un'occasione.

PRESIDENTE. Non essendo stato accolto l'invito al ritiro, passiamo alla votazione dell'emendamento 5.0, non senza avere espresso ammirazione per la civilissima disputa che in questo caso contrappone due genovesi. Nessuno può sospettare che ci sia un interesse localistico: questo è un segno di grandissima civiltà.

LAURO. Signor Presidente, noi voteremo a favore dell'emendamento 5.0, anche per la considerazione che il CETENA di fatto appartiene alla Fincantieri. Quindi questo emendamento ci mette in condizione di allargare la concessione di contributi ad università (e università come quella di Napoli, che ha una grossa tradizione).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.0, presentato dal senatore Bornacin.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.1, presentato dal senatore Lauro.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.1-bis, presentato dal senatore Bornacin.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'articolo 5.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, l'articolo 5 ci vede favorevoli visto che si parla di sviluppo e di ricerca e noi siamo favorevoli sia allo sviluppo che alla ricerca.

Comunque sarebbe necessario verificare quanto hanno fatto in passato gli enti citati, cioè l'INSEAN di Roma e il CETENA di Genova,

altrimenti potremmo incorrere nel solito assistenzialismo. Forse sarebbe più opportuno proporre di finanziare la ricerca direttamente presso le aziende produttrici.

Nonostante queste considerazioni negative, comunque esprimiamo parere favorevole a questo articolo.

BORNACIN. Signor Presidente, io mi asterrò su questo articolo 5 proprio in relazione al mancato accoglimento dei miei emendamenti, che poi hanno avuto anche la firma dei senatori Lauro e Terracini: questo mancato accoglimento secondo me snatura lo spirito con cui noi, come Alleanza Nazionale, vedevamo questo tipo di finanziamenti.

Ci preoccupa ancora di più quello che ha detto poco fa il senatore Lauro, cioè che il CETENA sia di fatto della Fincantieri, e ci fa dire quello che un altro collega aveva sostenuto in questa Commissione in occasione della discussione generale sul provvedimento in altra sede: il collega Castelli affermava che forse potevano esserci ulteriori finanziamenti che in maniera non del tutto chiara finivano alle stesse aziende e quindi segnatamente alla Fincantieri.

TERRACINI. Signor Presidente, noi voteremo a favore di questo articolo 5. I programmi dell'INSEAN e del CETENA sono programmi di non grande entità finanziaria; quindi riteniamo che, dopo la bocciatura degli emendamenti precedenti, possiamo fare lo sforzo di votare a favore di questo articolo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 5, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 6:

Art. 6.

1. Il contributo di cui all'articolo 5 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, può essere corrisposto, per motivi di accelerazione dell'azione amministrativa da definirsi in sede di programmi annuali di cui agli articoli 3 e 14 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, contestualmente al provvedimento di concessione del contributo in via preliminare nonchè di concessione di quello in via definitiva, assumendo come data di valuta la data dei provvedimenti stessi e quale tasso d'interesse *prime rate* quello riportato dal Bollettino della Banca d'Italia o, in mancanza, da notori organi di informazione economica, maggiorato delle commissioni d'uso, convenzionalmente fissate nello 0,50 per cento in ragione d'anno.

2. I documenti per la determinazione e la liquidazione definitiva dei contributi di cui agli articoli 3, 4 e 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, per le unità che completino i lavori di costruzione o trasformazione successi-

vamente alla data di entrata in vigore della presente legge, devono essere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori.

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 2, sostituire le parole: «sei mesi» con le altre: «quattro mesi».

6.1

LAURO

LAURO. Signor Presidente, poichè nella relazione illustrativa del disegno di legge si spiegava che la riduzione del tempo assegnato alle imprese interessate per la presentazione dei documenti necessari alla determinazione definitiva del contributo diretto al cantiere era volta anche ad evitare il perdurare di pratiche che non vengono chiuse, con questo emendamento noi prevediamo di ridurre ulteriormente tale tempo, cioè non da dodici a sei mesi bensì da dodici a quattro mesi.

ROGNONI, *relatore alla Commissione*. Invito il senatore Lauro a ritirare l'emendamento 6.1.

LAURO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli articoli successivi:

Art. 7.

1. In relazione alla concessione dei contributi di cui alla presente legge si applicano le disposizioni di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132.

2. Per gli interventi a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale e della ricerca nel settore navale, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare in ciascun esercizio finanziario anche i limiti d'impegno stanziati per il biennio successivo all'esercizio di competenza, con pagamento delle relative annualità, comprensive dell'ammortamento e del relativo preammortamento nel caso di mutui autorizzati secondo il sistema di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite d'impegno.

È approvato.

Art. 8.

1. Il comma 5 dell'articolo 24 della legge 14 giugno 1989, n. 234, è sostituito dal seguente:

«5. L'ammontare complessivo delle somme di cui al comma 4 è assegnato in ragione del 35 per cento al Registro italiano navale, del 10 per cento all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - e del 50 per cento ad incentivare la produttività del personale civile, compreso quello con qualifica dirigenziale, del Ministero dei trasporti e della navigazione, settore navigazione».

2. Alla copertura dell'onere recato dalla presente legge pari a lire 100.000 milioni nell'anno 1997, 250.000 milioni nell'anno 1998 e 400.000 milioni nell'anno 1999 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999 al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il comma 1.

8.1

LAURO

LAURO. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 8.1.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo 8.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, siamo favorevoli al fatto di legare il contributo al lavoro realmente svolto. Qualche perplessità invece la esprimiamo per quanto riguarda la creazione di incentivi per la produttività del personale del Ministero dei trasporti: si tratta di incentivi senza alcun parametro di riferimento, il che equivale alla distribuzione a pioggia di denaro senza alcuna resa. Questa è la nostra considerazione e penso che anche qualcun altro la possa fare sua.

In conclusione, su questo articolo non ci sentiamo di votare favorevolmente ma nemmeno negativamente e pertanto ci asteniamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 8.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, in linea di massima può essere espresso un giudizio positivo su questo provvedimento. Il nostro voto sarà favorevole per l'ultima volta. Tale voto è indispensabile perchè, se vogliamo entrare in Europa, la nostra cantieristica deve essere comunque competitiva; inoltre gran parte dei cantieri sono situati in Padania e vogliamo che siano altamente competitivi.

BORNACIN. Signor Presidente, intervengo brevemente per dichiarazione di voto.

Alleanza Nazionale esprime voto favorevole a questo provvedimento. Credo che non sia il caso di tornare su cose che sono già state dette sia in discussione generale che in sede di esame degli emendamenti: riteniamo questo provvedimento importante per la cantieristica italiana, per metterla in grado di competere con quella europea e internazionale.

TERRACINI. Voteremo a favore di questo provvedimento. Soprattutto vogliamo segnalare che pure noi una volta tanto abbiamo lavorato bene e in fretta anche grazie al relatore.

Questo è un provvedimento che permetterà veramente ai cantieri italiani di acquisire lavoro in misura notevole per molti anni. Ritengo si tratti di un disegno di legge da appoggiare anche se non è perfettamente in linea con quanto speravamo, comunque voteremo lo stesso a favore.

ERROI. Il Gruppo del Partito popolare italiano esprime un giudizio estremamente positivo su questo disegno di legge e pertanto voterà favorevolmente.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo emendato.

È approvato.

Propongo alla Commissione di dare mandato al relatore ad apportare, in sede di coordinamento, le correzioni di carattere meramente formale che si renderanno necessarie.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 17.

