

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

92° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 2001

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 2, 6
* LAURO ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	5
* OCCHIPINTI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> . . . . .	3

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**(4933) Disposizioni relativa alla fornitura di servizi di accesso ad Internet**, approvato dalla Camera dei deputati  
(Seguito della discussione. Rimessione all'Assemblea)

PRESIDENTE . . . . .	6
----------------------	---

---

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 15,05.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

LAURO, BORNACIN, MAGGI, PASQUALI, RAGNO, MONTELEONE, SPECCHIA, CASTELLANI Carla, VALENTINO, D'ALÌ, GRECO, FAUSTI, VEGAS, MANCA, BUCCI, COLLA, LASAGNA, BOSI, GERMANÀ, CALLEGARO, BIASCO, PIREDDA, ZAMBRINO, BALDINI, PIANETTA, BEVILACQUA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

il Ministro dell'ambiente ha emanato una circolare non ancora attuata per i traffici marittimi entro la costa e per la quale lo scrivente senatore Lauro, è già intervenuto con l'interrogazione 3-03985 dell'11 ottobre 2000 ancora senza risposta che con la presente si sollecita;

i Ministri dei trasporti e dell'ambiente non sono intervenuti adeguatamente nonostante CONFITARMA (Confederazione italiana armatori) abbia chiesto la creazione di un tavolo di lavoro per la salvaguardia e la sicurezza dei mari;

non risulta per la mancanza di un adeguato progetto esserci ancora stata una azione in sede comunitaria da parte del Governo italiano per rafforzare il sistema di controllo ai fini della sicurezza del trasporto marittimo e di prevenzione dell'inquinamento in quanto non è chiara la politica governativa nel settore;

il RINA (Registro navale italiano) si ritrova nel bel mezzo di una gara internazionale che avrebbe dovuto procurargli un *partner* entro la fine del mese di novembre 2000;

è noto che per risolvere la crisi in cui versa il RINA esistono due concrete possibilità:

- 1) Associazione con il Registro navale americano - American Bureau of Shipping - ABS, *leader* mondiale della certificazione navale;
- 2) Associazione con il Registro navale francese Bureau Veritas - BV;

RINA + BV (= 98% di ABS) porterebbero ad una associazione i cui numeri rappresenterebbero il secondo registro navale mondiale;

considerato che il Presidente Romano Prodi ha auspicato la costituzione di un'ente di certificazione europea con spiccata attenzione alle politiche euromediterranee,

si chiede di conoscere se si intenda indipendentemente dal pur necessario parere degli Advisor valutare, attraverso attente ed approfondite verifiche, i reali interessi delle parti in causa con preciso riferimento a:

a) sopravvivenza delle identità del RINA con mantenimento se non incremento dei livelli occupazionali anche a livelli decisionali;

b) strategie contenute nelle offerte in considerazione della politica europea del Mediterraneo;

c) relative strategie del Governo in considerazione della politica europea nel Mediterraneo.

(3-04141)

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di entrare nel vivo delle tematiche che saranno affrontate qui di seguito, desidero informare l'onorevole interrogante che la risposta all'atto ispettivo 3-03985 è stata delegata per competenza al Ministero dell'ambiente.

In premessa vorrei riferire che per ben due volte, a gennaio e ieri ancora, il Ministero dell'ambiente, coadiuvato dal Ministero dei trasporti e dal Ministero dei lavori pubblici, ha incontrato le organizzazioni di categoria, i sindacati, le organizzazioni ambientaliste, per un confronto serrato sulle direttive che stanno per essere emanate dal Ministero dell'ambiente, riguardanti Venezia e la laguna, l'Alto Adriatico e le aree sensibili dell'intera nostra costa.

A seguito della liberalizzazione delle prestazioni dei servizi degli enti di classifica, disposta dalla direttiva 94/57/CE – attuata nel nostro Paese con i decreti legislativi nn. 314 del 1998 e 169 del 2000 – il RINA, essendo il più piccolo per struttura e per fatturato tra gli enti di classifica che operano in Europa ed essendosi sempre caratterizzato per una dimensione operativa prevalentemente nazionale, si è trovato nella necessità di addivenire ad una alleanza con altro ente di classifica al fine di poter più adeguatamente affrontare la concorrenza sul mercato.

La necessità di una tale strategia, ben presente all'ente sin dal momento della sua trasformazione disposta in attuazione del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, è divenuta di più urgente realizzazione a seguito del noto incidente occorso alla petroliera Erika, di bandiera maltese con certificati di classe rilasciati proprio dal RINA.

Le polemiche sull'accuratezza dei controlli effettuati sulla nave stessa per il rilascio di detta certificazione e l'emozione dell'opinione pubblica per il grave inquinamento marino derivato dal sinistro hanno infatti fortemente danneggiato l'immagine nonché la competitività dell'ente sul mercato.

Pertanto, lo scorso giugno 2000, il consiglio di amministrazione dell'ente decise di avviare contatti con i maggiori enti di classifica operanti in Europa per esplorare la loro disponibilità, nonché le condizioni per possibili alleanze. Assistito da esperti economici e legali, l'ente ha pertanto

contattato il Lloyd Register, il Norske Veritas, il Bureau Veritas e l'American Bureau of Shipping.

Risposte sostanzialmente positive si sono avute unicamente da parte del Bureau Veritas e dall'American Bureau of Shipping. Con tali enti è stata pertanto avviata una lunga fase di approfondimento, sfociata nelle delibere dei consigli di amministrazione dell'Ente registro italiano e della società operativa RINA dello scorso 1° febbraio, che hanno autorizzato i rispettivi presidenti a sottoscrivere una lettera di interventi con l'ente francese per pervenire, nei successivi novanta giorni, alla negoziazione per la stipula di un accordo che concretizzi l'alleanza.

Gli obiettivi di detta alleanza possono essere sintetizzati nei seguenti termini: sviluppo del sistema di classificazione con il mantenimento della classe RINA e approfondimento di un progetto congiunto per la creazione di un registro di classificazione europeo, nonché l'istituzione a Genova di centri di competenza congiunti per alcuni settori; sviluppo di attività diversificate (attività di certificazione e consulenza industriale) grazie anche all'apporto del *know how* del Bureau Veritas in tali settori e messa a disposizione del suo *network* internazionale; sviluppo dell'occupazione in Italia, e a Genova in particolare, grazie al rafforzamento della posizione nel settore navale, allo sviluppo nei settori diversificati e all'impegno per la costituzione di centri tecnici di eccellenza congiunti a Genova; valorizzazione della partecipazione del RINA nelle società di *joint venture* congiunte che in base ad un'ipotesi di accordo dovrebbero essere costituite. Sono termini di riferimento precisi che valorizzano la posizione del nostro ente nazionale.

In particolare la lettera di intenti prevede di addivenire ad un accordo per la creazione di società congiunte, una per il settore navale con maggioranza azionaria RINA, l'altra per il settore industriale, con maggioranza azionaria Bureau Veritas. A dette società verranno trasferite, in una prima fase temporale in regime di fitto di ramo di azienda, le attività svolte in Italia dalle rispettive società operative dei due enti. La formula del temporaneo affitto di ramo d'azienda, secondo valutazioni dei legali di entrambe le parti, costituisce una scelta obbligata in pendenza del contenzioso relativo alle richieste di risarcimento danni causati dall'affondamento della petroliera Erika.

Le offerte formulate per le medesime finalità dall'American Bureau of Shipping si mostravano altrettanto valide sul piano degli obiettivi industriali e di valorizzazione che il RINA si è proposto di conseguire: tuttavia le criticità riscontrate nella diversità di struttura nonché negli ordinamenti giuridici in cui le due realtà operano e alcune rigidità mantenute fino all'ultimo dagli amministratori dell'ente americano relativamente a questioni ritenute di vitale importanza sugli scenari futuri dell'alleanza hanno portato il RINA (confortato da una valutazione pressochè unanime dei propri consulenti ed amministratori) ad avviare con il Bureau Veritas con priorità e, al momento, esclusività la concreta fase negoziale per l'alleanza.

Non è da tacere che la prospettiva della creazione di un registro di classificazione europeo propria dell'alleanza RINA-Bureau Veritas è giudicata dal Governo di estremo interesse e deve impegnare tutti per una positiva riuscita.

Per ciò che attiene all'elemento sicurezza del trasporto marittimo e di prevenzione dell'inquinamento, si sottolinea che questa si è concretizzata, in attuazione della pertinente legislazione comunitaria (direttiva 95/91/CE), attraverso il decreto interministeriale (trasporti e ambiente) del 19 aprile 2000, n. 432, recante il regolamento di recepimento della citata direttiva.

Le tradizionali attività di vigilanza e ispettiva attraverso i *Port State Control*, effettuate dai comandi periferici del Corpo, sono risultate sia nel 1999 che nel 2000 ben superiori dell'obiettivo del 25 per cento delle navi straniere da visitare, fissato dal Memorandum di Parigi del 1982 (rispettivamente 37,6 per cento e 36 per cento, con 211 navi fermate nel 1999 e 283 nel 2000).

A detta attività di *Port State Control* va aggiunto il sistema di controllo del traffico marittimo noto come VTS, il sistema incluso nel disegno di legge n. 4960 già licenziato dalla Camera e trasmesso al Senato il 25 gennaio 2000, che verrà gestito operativamente dalle strutture centrali e periferiche del Ministero.

Il disegno di legge consentirà lo sviluppo dei sistemi di separazione del traffico con l'individuazione di rotte obbligatorie nell'ambito del bacino del Mediterraneo nonché il monitoraggio del controllo delle attività marittime *tout court*. Quanto predetto, come può evincersi dalle finalità del disegno di legge indicate all'articolo 1, si armonizza con la politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, operando di fatto, tra l'altro, un concreto sviluppo delle attività di controllo e di assistenza al traffico marittimo mercantile. Sempre nel disegno di legge abbiamo inserito un articolo che riguarda la salvaguardia della vita in mare con l'utilizzo di un sistema molto utile per la sicurezza della navigazione, il GMDSS - *Global Maritime Distress and Safety System*.

LAURO. Signor Presidente, prima di tutto vorrei ringraziare il Sottosegretario per la risposta (o comunque per una parte di risposta) che ho ricevuto. Infatti, la mia interrogazione poneva due quesiti. Rispetto al secondo posso dichiararmi soddisfatto, perchè è stata dichiarata la necessità (e penso debba essere un impegno di tutti) di realizzare finalmente un nuovo registro europeo, a cui potranno partecipare il RINA insieme al *partner* Bureau Veritas (che peraltro è quotato in Borsa) ma anche ai germanici del Lloyd Register, con cui vi sono contatti. Siamo d'accordo con questa scelta, coerente con le posizioni politiche sia del Governo che della Casa delle Libertà.

Rimane il problema di far sì che il Ministero dei trasporti dia indicazioni affinché si realizzi l'uniformità dei comportamenti del RINA e delle autorità di Governo, cioè i *Port State Control* italiani. Spesso questi ultimi procedono con metodologie completamente diverse; soprattutto con la li-

beralizzazione del mercato il *Port State Control* dovrà uniformarsi alle classificazioni degli altri registri. Ma se il coordinamento già non funziona rispetto al RINA, difficilmente potrà funzionare con altre organizzazioni.

Almeno in Italia le navi ombra ricevono trattamenti migliori di quelle italiane. Come ricordava il sottosegretario Occhipinti, l'Erika batteva bandiera non italiana, ma maltese: non capisco perchè il Governo italiano non abbia difeso la sua bandiera. Il nostro Paese ha navi con *standard* di sicurezza che sono all'avanguardia e soprattutto il personale italiano è valido e capace e può lavorare su tutte le flotte del mondo.

Dunque il problema è il ritardo; emerge dalla risposta o dalla mancata risposta alla prima parte dell'interrogazione, nella quale si chiedeva al Ministro dell'ambiente di riferire sulla sua circolare che non è stata ancora attuata. Evidentemente è una circolare inattuabile. Il Ministro dell'ambiente si è sostituito, addirittura si è sovrapposto al Ministro dei trasporti, ma non viene a rispondere nelle Aule parlamentari. Fa circolari che impegnano tutti, ma mancano le risposte; tanto è vero che ancora sta facendo tavoli di trattativa (l'ultimo si è tenuto proprio ieri). Vorremmo sapere se quella circolare che è inattuata e inattuabile verrà ritirata. Su questo non possiamo che attendere la risposta dal Ministro.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione è così esaurito.

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4933) *Disciplina relativa alla fornitura di servizi di accesso ad Internet*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione. Rimessione all'Assemblea)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 4933, già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta del 6 febbraio scorso.

Comunico che, a norma del comma 2 dell'articolo 35 del Regolamento, da parte dei senatori Baldini, Bornacin, Bosi, Meduri, Ragno e Terracini è stata presentata la richiesta che il disegno di legge sia rimesso all'Assemblea.

Avverto che, conseguentemente, l'esame del disegno di legge proseguirà in sede referente.

*I lavori terminano alle ore 15,25.*



