

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

32° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 MARZO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale» (1182), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 2, 5, 6 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	5
CARTA, ministro della marina mercantile ...	6
MASCIADRI (PSI)	5
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	2, 6

Disegni di legge in sede redigente

«Istituzione dell'ente “Ferrovie dello Stato”» (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge di iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE	Pag. 9, 10
------------------	------------

I lavori hanno inizio alle ore 9,50.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**«Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale» (1182), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione ed approvazione)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale», già approvato dalla Camera dei deputati.

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, signor Ministro, colleghi, dell'argomento oggetto di questo disegno di legge si è più volte parlato nei vari dibattiti ai quali è stata interessata la nostra Commissione relativamente all'esigenza di ristabilire la competitività dei nostri cantieri navali. In tali occasioni è stata più volte ribadita, al di là dell'esigenza degli aiuti e degli adeguamenti di carattere finanziario, la necessità di attivare il processo di incentivazione della ricerca applicata al settore navale. Rammento a tale proposito che nel primo piano di settore, nel cui ambito era anche previsto un «pacchetto» di iniziative di carattere non solo finanziario ma anche strutturale, il Parlamento aveva predisposto un disegno di legge analogo tendente, più che a modificare, ad integrare dal punto di vista finanziario la legge 5 maggio 1976, n. 259, istitutiva di una struttura veramente importante e fondamentale nel settore della ricerca scientifica applicata alla navalmeccanica quale è il CETENA, con sede in Genova. Purtroppo la dotazione finanziaria attribuita a detto organismo, pur rilevata nei primi anni del suo funzionamento più o meno adeguata ai compiti che esso doveva svolgere, si è progressivamente dimostrata insufficiente, per cui si è avvertita in modo drammatico l'esigenza di procedere alla concessione di ulteriori finanziamenti. Purtroppo nel corso della passata legislatura non è stato possibile concederli in quanto l'apposito provvedimento, predisposto al fine di evitare la paralisi della funzionalità del CETENA non potè essere convertito in legge a causa, come tutti sanno, dello scioglimento anticipato delle Camere, con gravissimo danno per questa struttura di ricerca.

Il Ministro della marina mercantile, nel predisporre gli strumenti legislativi del nuovo piano di settore, ha quindi presentato il provvedimento al nostro esame che, stranamente o forse poco

stranamente, è giunto con molto ritardo, rispetto agli altri provvedimenti, all'attenzione delle Commissioni parlamentari. E ciò nonostante che sia stato sottolineato, sia da parte del relatore che da parte di altri senatori, ed in particolare dal collega Bisso, come si sia di fronte ad una situazione che richiede interventi urgenti e necessari in un settore nel quale, tra l'altro, siamo fortemente penalizzati dalla concorrenza dell'estremo Oriente ed in particolare del Giappone, sostenuta da una ricerca applicata di altissimo livello e da ingenti finanziamenti.

Ora finalmente, dopo che la Commissione di merito dell'altro ramo del Parlamento ne ha fatto oggetto di un'approfondita disamina, il provvedimento giunge al nostro esame. Esso è indubbiamente parziale e limitato ma, nonostante ciò, la Commissione lavori pubblici della Camera ha ritenuto di poter individuare nel suo ambito alcune linee di accorpamento delle varie iniziative riguardanti il settore della ricerca, nel tentativo di offrire un contributo veramente valido a tale settore. Infatti – e lo stiamo sperimentando in questi giorni – nonostante gli sforzi che il Governo e il Parlamento hanno compiuto e nonostante si siano licenziate alcune leggi di incentivazione che vengono considerate allettanti anche dagli altri paesi comunitari, purtroppo il settore non si muove, oppure si muove a fatica e si debbono registrare difficoltà soprattutto a proposito dell'acquisizione di progettazioni all'estero, in particolare in Giappone.

Tutto ciò, oltre ad indebitare il nostro paese è a renderlo tributario sul piano della ricerca scientifica e della innovazione tecnologica nei confronti degli altri paesi a noi concorrenti, provoca purtroppo ulteriori ritardi e differenziazioni notevoli nei prezzi, tutti elementi certamente determinanti nella crisi del settore cantieristico. Si comprende perciò facilmente l'importanza di questo provvedimento che, anche se limitato, e anche se prevede un finanziamento piuttosto contenuto del CETENA e un finanziamento esiguo per l'Istituto di studi ed esperienze di architettura navale – comunemente conosciuto con il nome di «vasca navale» – consente quanto meno a queste uniche strutture presenti nel settore di attivare un minimo di ricerca. Il problema del funzionamento della «vasca navale» merita certamente approfondimento, signor Ministro, e so che lei ha predisposto a tale scopo un disegno di legge nel quale si prevede la riforma di questo istituto che, oltre tutto, diciamo la verità, essendosi fortemente burocratizzato, impegna le scarse risorse disponibili nella gestione ordinaria, non riuscendo a portare avanti quei programmi di ricerca che si ritengono importanti e necessari. Ora noi ci accingiamo ad approvare questo disegno di legge, così come modificato dalla Commissione bilancio della Camera dei deputati relativamente all'esercizio finanziario 1985, e a tale proposito desidero invitare la Commissione – così come è avvenuto alla Camera – affinchè – tenuto conto dell'urgenza di far affluire i mezzi finanziari drammaticamente necessari in esso previsti per mantenere in piedi la situazione – si eviti la ricerca del perfezionamento del provvedimento.

Per quanto riguarda le modifiche strutturali, l'unica da segnalare è quella introdotta all'articolo 1 che concerne l'ampliamento dei compiti del CETENA, in considerazione della necessità di tener conto di alcuni fatti nuovi e cioè, per esempio, del fatto che oggi le navi obbediscono a processi di robotizzazione e di prefabbricazione e del fatto che in questo

settore siamo molto arretrati rispetto ad altri paesi. Di qui la necessità di incentivare la ricerca anche in questo settore, oltre a quella di individuare nuovi modelli di vettori in grado di affrontare la concorrenza dei paesi esteri. Di qui inoltre la necessità di riorganizzare il lavoro all'interno della realtà cantieristica dove si avverte l'esigenza di allargare l'indagine e l'intervento di questo istituto.

Rispetto a questa esigenza fondamentale il presente disegno di legge costituisce il tentativo di fare il minimo indispensabile nel settore, senza prescindere da un impegno serio da parte del Governo che, lo ricordo, ha predisposto una iniziativa legislativa per la riforma e la revisione della «vasca navale». Nel corso della mia passata esperienza governativa ho avuto più volte l'occasione di verificare le contraddizioni esistenti in tale organismo, che è dotato di un personale pletorico e nel quale molto spesso i fondi stanziati in bilancio non sono sufficienti neppure per la gestione ordinaria, per cui si finisce con lo snaturare il compito importante di carattere scientifico e di ricerca cui esso è de-mandato.

Di qui l'esigenza di una rapida approvazione del provvedimento in esame, al quale dovrà affiancarsi l'impegno del Governo a predisporre un progetto organico di revisione di tutta la materia inerente la ricerca scientifica applicata al settore navalmeccanico, nel cui ambito si impegnino anche le altre amministrazioni dello Stato interessate alla ricerca, e in particolare il Ministero della ricerca scientifica, e si individuino, attraverso un opportuno coordinamento, i progetti finalizzati alla ricerca navale nei vari settori particolari.

So che in questo settore c'è stato, in modo particolare nella motoristica, uno sforzo; voi sapete che, nonostante vi sia a Trieste la Grandi Motori che produce motori marini, purtroppo siamo fuori mercato internazionale perchè questi nostri motori, che pure in passato avevano conosciuto un momento di gloria e di validità, sono stati soppiantati completamente da quelli danesi e svedesi, per cui anche navi costruite nei cantieri italiani si servono – e non possono fare altrimenti – dei motori della Burgmeister e della Schultz, che sono le due case che hanno accaparrato gran parte del mercato della motoristica navale. C'è stato uno sforzo di fantasia, oltre che di ricerca; ultimamente è venuto fuori il motore a propulsione a carbone. Si pensava di aver imboccato una strada nuova che avrebbe conseguito chissà quali risultati: purtroppo non siamo andati al di là di due navi che sono state commissionate da un grosso commerciante di carbone australiano e si è visto poi che questa strada non era assolutamente agevole o praticabile dal momento che generava una serie di difficoltà. Comunque andava apprezzato lo sforzo d'inventiva e va apprezzato da parte dell'Istituto della ricerca, che congiuntamente all'Istituto per i motori va coordinato col Cetena per tentare in questo settore di rimettere il nostro paese in linea coi paesi produttori di motori adeguati alle esigenze attuali della navigazione. Formulerei infine una raccomandazione al Governo, (perchè per il resto mi auguro che i colleghi vogliano accettare il mio invito per una rapida approvazione del disegno di legge, che non è altro che di pronto soccorso) sollecitando un intervento più ampio, più articolato e più coordinato nel settore perchè possiamo fare tutte le leggi di incentivazione, ma se manca la ricerca

scientifica applicata in un campo dove, anche grazie ad enormi impegni finanziari, le innovazioni tecnologiche avvengono ad un ritmo frenetico, certamente saremo messi fuori mercato dai nostri concorrenti, aggravando sempre più la situazione dei nostri cantieri.

Questo era l'intendimento del relatore; mi auguro che la Commissione sia dello stesso parere ed auspico altresì che il Ministro, come sempre sensibile alla gravità di questi problemi, si accinga a predisporre opportune iniziative per interventi più appropriati ed organici nel settore.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MASCIADRI. Siamo d'accordo col relatore.

BISSO. Pochissime parole. A me sembra che la legge che stiamo per approvare andrebbe ulteriormente modificata, nel senso di precisare meglio i problemi di indirizzo.

Tuttavia, seguendo i lavori della Commissione della Camera un tentativo di emendarla è stato compiuto, anche se sembra aver sortito uno scarso successo; farlo in questa sede comporterebbe un ulteriore ritardo se si tiene conto che si parla da anni di contributi alla ricerca in questo campo. L'urgenza quindi dello sviluppo della ricerca applicata mi sembra che non abbia bisogno di essere ulteriormente argomentata. Basti pensare alla necessità che abbiamo di ricorrere a licenze estere per quanto riguardo la propulsione; è noto che i motori prodotti dalla nostra industria penalizzavano, tecnologicamente, il vettore marittimo proprio dal punto di vista dei costi di gestione. Ultimamente, poi, siamo stati costretti a ricorrere, per soddisfare certi ordinativi, all'acquisto di progetti completi dal Giappone, e penso che, nel caso specifico, si sia fatto bene e dico questo per sottolineare uno dei grossi limiti che abbiamo nella costruzione navale.

Pertanto, ogni ritardo nell'approvazione di questa legge non farebbe altro che comportare ulteriori danni in termini di *gap* economico tra noi e altri paesi dove la ricerca è molto seria e molto avanti, con grande spiegamento di mezzi. Anche la difficoltà di far decollare la domanda di naviglio in un momento in cui si conferiscono notevoli mezzi finanziari a coloro che vogliono o hanno necessità di costruire è un fatto che ci dà da pensare, proprio successivamente all'approvazione di alcune leggi che hanno fortemente aumentato i finanziamenti a questo settore. Ma questa difficoltà della domanda a decollare rende più urgente, a mio giudizio, lo sviluppo di una ricerca che qualifichi il prodotto nave dell'industria italiana.

Alla luce di questa serie di considerazioni confermo il voto favorevole che è stato espresso dal nostro Gruppo politico alla X Commissione della Camera dei deputati e ne ribadisco tutte le motivazioni, anche se in quella sede il dibattito è stato più ampio ed approfondito rispetto a quello che si è svolto oggi. Auspico che questo finanziamento possa servire a compiere ulteriori passi in avanti nello sviluppo di una ricerca che permetta di qualificare sempre di più i nostri prodotti sul mercato nazionale e su quello internazionale, al fine di acquisire una nuova domanda per la nostra industria cantieristica.

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, devo dare conto del parere della 5^a Commissione, che si è espressa in senso favorevole, ritenendo superflua la preoccupazione relativa all'accantonamento. Ricordo che prossimamente sarà presentato il disegno di legge per la riformulazione dell'impegno complessivo di spesa per tutto il settore della cantieristica; in quella sede potremo utilizzare altre somme e certamente attivare processi finanziari anche per il settore della ricerca scientifica.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, ringrazio il relatore ed il collega Bisso intervenuto nella discussione generale.

Il disegno di legge in esame nasce dall'esigenza di accompagnare un programma di incentivazione del settore navalmeccanico ad una ricerca adeguata di cui in passato si è avvertita la mancanza, come è stato ampiamente osservato sia dal relatore che dal collega Bisso; è necessario infatti dare assicurazioni in ordine alla programmazione della domanda che attualmente sembra avvolta dall'incertezza. Questa è una domanda che ci è pervenuta da parte del sindacato, il quale ha organizzato un'agitazione proprio ieri. Ad ogni modo mi riservo di fornire a questa Commissione – che tanto ha contribuito all'elaborazione ed all'approvazione delle leggi in materia – un quadro sull'andamento di tale domanda nel settore della cantieristica.

Indubbiamente le notizie attualmente rinvenibili sono deludenti rispetto alla previsione di 800.000 tonnellate per il triennio: si parla in realtà di 120.000 tonnellate, ma spero di poter fornire al più presto dati diversi. Mi riprometto infatti in una prossima seduta di sottoporre all'esame dei colleghi della Commissione alcuni riferimenti concreti perchè abbiamo sorretto la domanda a mio parere in modo adeguato. Proprio ieri ho chiesto all'ufficio competente del Ministero una relazione sul quadro della situazione, che penso di poter ottenere la prossima settimana.

Per quanto riguarda la ricerca scientifica nel settore, mi rendo conto delle numerose carenze riscontrabili in un settore così ampio e complesso; però devo dire che adesso si presentano due occasioni favorevoli. Innanzi tutto mi riferisco al disegno di legge per la provvista di fondi per il finanziamento delle linee programmatiche per gli anni '85 e seguenti, che è di imminente presentazione; in quella sede si provvederà anche al finanziamento della ricerca da cui trarranno risorse l'Istituto di studi ed esperienze di architettura navale e l'attuale Centro per gli studi di tecnica navale. Inoltre vi è lo schema di disegno di legge che riguarda la ristrutturazione di detto istituto, nell'ambito del quale possono essere raccolti tutti i suggerimenti per formulare un indirizzo rispondente alle esigenze fondamentali dello sviluppo delle costruzioni navali ed adeguato alle necessità imposte da una competizione internazionale che diventa ogni giorno più difficile per la nostra economia.

Per queste ragioni, desidero ancora una volta esprimere la mia gratitudine per il sostegno che viene dal Parlamento allo sforzo che stiamo compiendo e che speriamo possa portare la nostra economia marittima al di fuori delle secche in cui attualmente si trova. Confermo l'impegno di tenere informato il Parlamento sia in ordine al programma in corso di elaborazione, sia sotto il profilo dei piani che predisporremo per la ricerca scientifica.

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

Art. 1.

Alla società denominata «Centro per gli studi di tecnica navale» con sede in Genova, costituita ai sensi dell'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 259, è affidato, in aggiunta alle finalità previste dall'articolo 2 della stessa legge, il compito di attuare e promuovere programmi di sviluppo, sperimentazione, progettazione, preindustrializzazione dei prototipi, nel settore della costruzione e della propulsione navale, avuto anche riguardo alle esigenze determinate dai processi di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica e dagli interventi a sostegno dell'industria stessa.

Alla predetta società può essere concesso un contributo determinato in misura pari al novanta per cento delle spese previste da ciascun programma per la realizzazione delle finalità e dei compiti di cui al precedente comma.

Per l'attuazione dei propri compiti, la società ha facoltà di stipulare contratti con aziende operanti nel settore della costruzione e della propulsione navale nonché con università ed enti pubblici che operano nel settore della ricerca.

È approvato.

Art. 2.

I programmi relativi alle attività della società «Centro per gli studi di tecnica navale» sono presentati al Ministro della marina mercantile e al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica entro il 31 marzo di ciascun anno: il programma relativo agli anni 1984-1985 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sottopone i predetti programmi all'approvazione del Comitato interministeriale per la politica industriale (CIP).

In attesa di tale approvazione e previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, anticipazioni pari al cinquanta per cento del contributo disposto ai sensi del secondo comma del precedente articolo 1.

La liquidazione definitiva del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile, a seguito di presentazione di una relazione sull'attività svolta, sentito il citato comitato tecnico-scientifico, sulla base dei costi sostenuti per la realizzazione dei programmi, desunti in via esclusiva dai bilanci certificati della società di cui al primo comma.

È approvato.

Art. 3.

L'articolo 3 e il terzo e quarto comma dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sono abrogati.

È approvato.

Art. 4.

Il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale – Vasca navale – di Roma speciali contributi corrispondenti alle spese previste per la realizzazione di programmi di ricerca e sviluppo sulla sperimentazione di modelli, nel settore della architettura navale, per un importo comunque non superiore a mille milioni all'anno.

I programmi sono presentati, entro il 31 marzo di ciascun anno, al Ministro della marina mercantile e al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica; il programma relativo agli anni 1984 e 1985 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il Ministro della marina mercantile, previo parere del comitato tecnico-scientifico, di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sentito il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, approva i programmi annuali.

Successivamente all'approvazione di cui al precedente comma, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria e assicurativa, anticipazioni pari al cinquanta per cento della spesa prevista in ciascun programma di ricerca.

La liquidazione del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile ad ultimazione del programma di ricerca sulla base dei documenti contabili riguardanti i costi del personale e dei materiali utilizzati per l'esecuzione dei lavori, aumentati di un'aliquota pari al trenta per cento per le spese generali.

Per l'esecuzione dei suddetti programmi l'Istituto può stipulare contratti con università, enti o società ed assumere, con contratti a termine, personale tecnico specializzato, anche di cittadinanza straniera.

È approvato.

Art. 5.

In attuazione delle «Linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale» approvate dal CIPI nella seduta del 19 giugno 1984, per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 259, è autorizzata, per l'anno 1985, la spesa di lire cinquemila milioni da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

È approvato.

Art. 6.

All'onere complessivo di cinquemila milioni, derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1985, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1984, all'uopo utilizzando la voce: «Fondo investimenti e occupazione».

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

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 10,20 alle ore 10,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato" (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge di iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; approvato dalla Camera dei deputati.

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato" (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge di iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; già approvato dalla Camera dei deputati.

Poichè la Commissione affari costituzionali ha previsto per questa mattina l'espressione del parere in sede plenaria sul disegno di legge in

discussione in sede redigente presso la nostra Commissione, sospendo la seduta in attesa di acquisire il predetto parere.

I lavori vengono sospesi alle ore 10,25, e sono ripresi alle ore 11,45.

PRESIDENTE. Colleghi, non essendo ancora pervenuto il parere della Commissione affari costituzionali, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge n. 1164 alla seduta di domani.

I lavori terminano alle ore 11,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. ETTORE LAURENZANO