

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

38° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 MAGGIO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

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

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 7
BISSO (PCI)	7
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	2

I lavori hanno inizio alle ore 9,20.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Finanziamento 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, relativamente al periodo 1985-1988» (1349), approvato dalla Camera dei deputati.

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Finanziamento 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, relativamente al periodo 1985-1988», 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, onorevoli colleghi, questo provvedimento tende a completare il pacchetto delle norme relative all'attuazione del piano triennale per la ripresa, più che per la razionalizzazione, dell'industria navalmeccanica. Questo provvedimento rende infatti operative dette norme poichè indica i mezzi finanziari approntati nel triennio. Infatti questo disegno di legge, opportunamente emendato in alcune sue parti, presenta un quadro finanziario di certezza che, congiuntamente alla lodevole opera di messa a punto di tutti i provvedimenti connessi con l'attuazione delle leggi pregresse, in modo particolare del provvedimento approvato l'11 dicembre 1984, n. 848, offre la possibilità di far partire il programma con una certa speditezza, tenuto conto del fatto che in base alle informazioni in nostro possesso – il Ministro ce lo potrà confermare – la burocrazia ministeriale, nonostante le gravissime difficoltà derivanti dalla mancanza del personale, ha già predisposto tutti gli strumenti operativi che consentono di dar luogo all'erogazione dei finanziamenti, in modo particolare a quelli relativi alle nuove costruzioni.

Indubbiamente i provvedimenti relativi ai rifinanziamenti delle leggi nn. 598, 599 e 600 ed alla legge sul rifinanziamento della ricerca, la n. 396, nelle intenzioni del Governo, delle forze politiche e del sindacato, non erano protesi a fornire una nuova boccata di ossigeno alla crisi paurosa che investe tutto il settore marittimo del nostro paese, ma tendevano a formulare una programmazione organica del settore, tenuto conto del fatto che, come è stato affermato da più parti, la crisi di questo comparto non può essere affrontata in maniera isolata, ma deve essere affrontata con una visione di insieme che coinvolga una nuova politica portuale, una politica dell'armamento e una politica di

razionalizzazione dei cantieri, problemi su cui la nostra Commissione si è più volte soffermata.

Per la verità per la prima volta il Governo e il Parlamento nella predisposizione di questi provvedimenti hanno tenuto conto della necessità di considerare congiuntamente la situazione economico-finanziaria dell'industria armatoriale e i relativi provvedimenti connessi, tenendo soprattutto presente con la filosofia del rinnovo del naviglio. A tale riguardo è stato fatto uno sforzo molto considerevole e proprio per questo i soggetti interessati si attendono risultati significativi dalla nostra azione.

Purtroppo sono stati raggiunti soltanto in parte i risultati attesi, dato che il pacchetto di commesse che all'inizio dell'esame di questo provvedimento sembrava consistente – lo diciamo con rammarico – è andato sempre più assottigliandosi. Questo forse può essere imputato al fatto che questi provvedimenti, torno a ripeterlo, nonostante l'impegno da parte del Ministero e da parte nostra, tardavano ad essere attuati. Non spetta a me fare dei rilievi, ma devo constatare che su questo importante disegno di legge, che finalmente consente l'accelerazione della spesa per i programmi del settore navalmeccanico, vi è stato un *iter* travagliato nell'altro ramo del Parlamento, in particolare nelle interminabili sedute della Commissione trasporti della Camera dei deputati. Per questi motivi il provvedimento è giunto al nostro esame con un notevole ritardo e proprio per questo ritengo che la nostra Comissione, con grande senso di responsabilità, vorrà ridurre al minimo i tempi necessari alla discussione. Infatti tutti ci rendiamo conto che, in una situazione congiunturale così preoccupante, i tempi di approvazione di un provvedimento sono estremamente rilevanti ai fini del superamento della crisi.

Nel proporre questa mattina all'approvazione della Commissione questo provvedimento, pregando di accelerare al massimo i tempi, ritengo che sia doveroso dare agli operatori del settore delle risposte e delle certezze. Infatti a questi operatori sono state fatte intravedere possibilità di nuove commesse, ma fino a questo momento non solo queste commesse non sono state attuate ma, signor Presidente, mi risulta addirittura che importanti operatori del settore che avevano partecipato agli incontri di novembre tra Governo, sindacati ed imprenditori, che si erano anche impegnati con l'ENEL a privilegiare gli armatori che avessero effettuato nuove costruzioni navali, non hanno ottemperato a questi impegni. Mi riferisco particolarmente, signor Presidente, onorevole Ministro, all'episodio del gruppo armatoriale Bulk Italia – è bene parlare con nomi e cognomi – che pur avendo avuto una cospicua, esagerata assegnazione di trasporto di carbone, non ha fatto nessuna commessa nonostante l'impegno assunto con il Governo in tal senso. Mi pare addirittura che questo gruppo stia studiando l'eventualità di acquistare navi all'estero. Se ciò si dovesse verificare, sarebbe pregiudizievole per il progetto di attivare un processo di maggiori commesse che dovrebbero dare un minimo di tranquillità ai nostri cantieri. Sotto questo aspetto devo dire che abbiamo fiducia nell'opera infaticabile del Ministro che in questo settore ha dimostrato, lo dico con grande senso di lealtà, un attivismo particolare che certamente dovrà dare i suoi frutti.

Purtroppo il trasporto del carbone sfugge al controllo specifico del Ministro, obbedisce ad altre logiche che dobbiamo ricondurre ad una politica di programmazione dei settori interessati perché non è ipotizzabile che l'ENEL gestisca questa fetta enorme di trasporto di carbone senza tener conto di quelli che sono gli impegni del Governo, seguendo ancora schemi, posizioni, che determinano molte perplessità se non critiche fondate sull'affidamento di questi carichi.

Altre volte abbiamo parlato di tali argomenti e so bene quanta attenzione il Ministro abbia rivolto a questo settore, ma i risultati non si sono ancora fatti intravedere. Ritengo che sia opportuno convocare il presidente dell'ENEL e i presidenti delle società di navigazione di interesse pubblico per sentire dalla loro viva voce come si svolge questo lavoro e se l'ENEL è in grado di mantenere gli impegni che ha assunto in sede interministeriale relativamente alle nuove commesse, perché pochi armatori hanno creduto al messaggio del Governo e del Parlamento e hanno dato luogo a nuove costruzioni.

Questi armatori però non possono acquisire quei contratti cui avrebbero diritto, mentre i soliti furbi che nel nostro paese sono i più fortunati si spartiscono questa grossa fetta di trasporto di carbone facendo il bello e il cattivo tempo. Quel che è più grave è che non solo acquistano navi all'estero mentre noi tentiamo di dare una risposta alla crisi del settore, ma addirittura noleggiano navi estere di bandiera ombra nonostante il nostro armamento abbia ancora le navi idonee attraccate alle varie banchine.

Questa Commissione, che ha dimostrato grande sensibilità, deve avere la forza e la dignità di far rispettare questi orientamenti, scaturiti oltretutto da una delibera del Cipe, da una attività continua del Ministro della marina mercantile, da una sollecitazione altrettanto continua da parte nostra e del sindacato. Non siamo più disposti a tollerare questo stato di cose; desideriamo che nel settore si ponga un minimo di ordine, di trasparenza. Crediamo nella possibilità che il nostro armamento si riprenda, pensiamo che nonostante la crisi mondiale con queste leggi, giudicate positivamente anche in sede comunitaria, si possano avere risposte coerenti. Se però mancasse questo elemento essenziale del riparto del carico specie da parte degli enti di Stato, riparto razionale che deve privilegiare gli obiettivi che il Parlamento in particolare si è posto, cioè di rinnovare il naviglio, tutte le nostre fatiche sarebbero inutili e ci lamenteremmo dello scarto tra le previsioni e i risultati in termini di tonnellaggio che il provvedimento avrebbe dovuto conseguire.

Non so se il Presidente o il Ministro desiderino avviare qualche iniziativa per approfondire tale argomento; non conosco bene il Regolamento ma penso che qualche cosa si potrà fare. Comunque, è necessario confrontarci con i soggetti interessati; parliamo spesso con gli armatori tentando di sollecitarne le iniziative, perché viviamo la tragedia dei cantieri con il 90 per cento del personale in cassa integrazione e prospettive sempre più buie, ma queste preoccupazioni fondate ci vengono rappresentate come elemento impeditivo di una autentica politica di sviluppo del naviglio, della cantieristica.

Immagino la sensibilità del Presidente e la grande volontà del Ministro di realizzare in questo settore un processo di razionalizzazione,

che non significhi però chiudere le imprese e ridurre l'occupazione; razionalizzazione deve significare infatti un nuovo processo di vivificazione del comparto recuperando tutti gli apporti positivi. Questo obiettivo era stato individuato dal sindacato, nonchè dal Parlamento.

Il disegno di legge in esame prevede una spesa complessiva di 1275 miliardi per il periodo 1985-1988. I 240 miliardi relativi alla proiezione pluriennale del credito navale erano già precedentemente previsti nella legge finanziaria; si trattava solo di esplicitare questa proiezione triennale. Il finanziamento effettivo è di 1275 miliardi che opportunamente per il 1985 la Camera dei deputati ha ripartito in maniera abbastanza equilibrata per il settore delle costruzioni navali, dell'armamento, per il rilancio della ricerca scientifica, per il potenziamento del «CETENA» che, come i colleghi sanno, è l'unico organismo di carattere consortile che porta avanti con una certa dignità la ricerca applicata; un ulteriore stanziamento è a favore della Vasca Navale, per consentire anche a questo organismo, di cui si invoca, signor Ministro, la riforma, di operare. Si tratta infatti di un ente che con il tempo è andato estremamente burocratizzandosi, il cui bilancio si presenta in gran parte impegnato per le spese correnti, in modo particolare quelle per il personale, per cui i suoi compiti istituzionali, in mancanza di un finanziamento adeguato, si riducono al mantenimento dello *status quo*. Io so che ci sono iniziative predisposte anche dal Ministero per la riforma della Vasca Navale e al riguardo sono del parere che sia necessario rivederne lo statuto, gli obiettivi e la struttura, per poter avere a disposizione anche un altro organismo da affiancare al CETENA nel settore della ricerca navale, affinchè non si verifichi nuovamente che, pur esistendo in Italia enti di ricerca scientifica applicata, nonchè una quantità di ingegneri addetti agli uffici studi e di progetto, dovendo effettuare nuove costruzioni siamo costretti a rivolgerci al Giappone per le progettazioni, rischiando di comprare, come è già avvenuto in passato, non solo quelle progettazioni che loro ritengono superate, ma anche con prezzi aggiuntivi rispetto ai costi del prodotto nave. Questo è un aspetto che va opportunamente sottolineato e io ritengo che anche gli ulteriori stanziamenti, previsti sia per il CETENA che per la Vasca Navale, debbano essere finalizzati al raggiungimento di quegli obiettivi di cui prima parlavo.

Vorrei fare una proposta alla Commissione. Noi siamo tutti consapevoli che vi è una grande necessità di predisporre questi strumenti finanziari per far partire i programmi di ristrutturazione; vi è una febbrale attesa perchè si sono verificati dei ritardi, però mi trovo di fronte ad un dilemma che sottopongo al vaglio della Commissione. Purtroppo, l'altro ramo del Parlamento, nell'approntare una serie di modifiche, ha introdotto un emendamento relativo alla necessità di prescindere dai limiti di età per la demolizione delle navi al di sotto delle 13.000 tonnellate. Ebbene, bisognerebbe prevedere la possibilità di ripristinare il testo originario della legge n. 848 del 1984 per non interrompere il lodevole processo di svecchiamento iniziato, in modo particolare quello riguardante il naviglio di questo settore, che è particolarmente abbondante nel nostro paese e che necessita di una spinta effettiva per rinnovarsi. Pensate che gran parte di questo naviglio è quello di cabotaggio che lavora all'interno di piccoli porti, per cui gli

armatori non hanno alcuna volontà, anche a fronte di 30-40 anni di età delle navi, di sostituirlo. Peraltro con l'emendamento approvato dalla Camera, limitandosi la possibilità del principio «demolisci e costruisci» solamente ai titolari delle imprese che facevano nuove commesse, si è bloccata completamente la possibilità di portare avanti questo rinnovamento. Sarebbe opportuno e necessario introdurre un emendamento soppressivo delle parole del penultimo comma dell'articolo 2 «purchè di proprietà alla data del 1^o gennaio 1985 della stessa impresa armatoriale che provvede alla nuova costruzione». Questo emendamento soppressivo renderebbe accettabile l'emendamento introdotto dalla Camera; se invece il comma rimanesse nella formulazione proposta dalla Camera, risulterebbe inutile, se non dannoso, tanto che già ha sollevato la protesta degli armatori e dei cantieri. Forse è sfuggita al redattore dell'emendamento la situazione effettiva: non è che ci troviamo in presenza del singolo operatore che dà indietro la macchina vecchia e si compra quella nuova, bensì di un operatore che per sostituire il naviglio deve andare sul mercato italiano o della CEE a ricercare le navi aventi quelle particolari caratteristiche per poterle demolire.

Pertanto, il riferimento all'esistenza di un regime di proprietà alla data del 1^o gennaio 1985 è assolutamente limitativo dalla possibilità di procedere al rinnovamento del naviglio, per cui sarebbe estremamente opportuno emendare il comma in tale punto e mi pare - a seguito di contatti informali - che la Commissione sia favorevole a recepirlo. D'altro canto, però, siamo drammaticamente interessati a bruciare i tempi per mettere a disposizione degli operatori la effettualità di questo provvedimento e quindi un ulteriore ritardo potrebbe compromettere il disegno complessivo di riordino del settore. Per tale motivo, affido alla Commissione la valutazione circa la necessità di ripristinare il testo originario in modo da sbloccare il settore, tenendo presente tuttavia che se l'approvazione di questo emendamento soppressivo e di conseguenza il ritorno del disegno di legge alla Camera dovessero comportare ulteriori ritardi non giustificabili, certamente rinuncerei ad esso. Se però l'onorevole Presidente nella sua saggezza ed autorità riuscisse ad ottenere dall'omologo dell'altro ramo del Parlamento l'assicurazione di una rapida approvazione di questa piccola, ma significativa modifica, allora sarei del parere di introdurre un ulteriore emendamento che potrebbe compensare l'eventuale ritardo dovuto al nuovo passaggio tra Senato e Camera. Si potrebbe introdurre cioè un articolo aggiuntivo che preveda l'entrata in vigore del provvedimento il giorno successivo alla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, recuperando così i 15 giorni della *vacatio legis* e consentendo all'altro ramo del Parlamento di approvare l'emendamento migliorativo da me proposto senza provocare ulteriori ritardi.

Essendo però la responsabilità di tale scelta abbastanza gravosa, anche perché purtroppo andiamo incontro ad alcune significative scadenze che potrebbero profondamente ritardare l'approvazione del provvedimento, mi rrimetto alla Commissione affinché da essa venga una indicazione che privilegi quell'obiettivo di risanamento del comparto navalmeccanico cui abbiamo sempre mirato, approvando in tempi rapidi tutti i provvedimenti anticongiunturali ad esso relativi e

che vorremmo continuare a perseguire poichè abbiamo alto il senso di responsabilità in ordine alla grave crisi che incombe su questo settore.

PRESIDENTE. Vorrei far presente che una delegazione della Commissione trasporti della Camera si è recata nei giorni scorsi negli Stati Uniti per svolgere una indagine conoscitiva sulla navalmeccanica. Per ora non siamo in grado di conoscere i risultati di questa indagine perchè la delegazione non è ancora rientrata in Italia; per lo stesso motivo non posso prendere contatti con il Presidente della Commissione in ordine al problema che ci troviamo di fronte. Ho comunque la certezza che se noi modifichiamo il provvedimento al fine di migliorarne l'applicazione i colleghi della Camera ne riceveranno senz'altro un'impressione positiva e quindi avremo il loro consenso.

Non appena la delegazione rientrerà dagli Stati Uniti prenderò contatti con il Presidente della Commissione trasporti per verificare la praticabilità dell'ipotesi prospettata dal relatore. Però devo aggiungere che l'esito di questo incontro non potrà essere immediatamente valutato. Inoltre se apportiamo delle modifiche al testo del disegno di legge dobbiamo fare in modo che la Camera possa approvarle prima del prossimo 3 giugno.

A questo punto reputo opportuno aggiornare i lavori.

BISSO. Sono d'accordo per un rinvio della discussione, ma desidero che ognuno di noi, per la parte di propria competenza, si renda conto che la modifica al testo del provvedimento potrebbe riaprire una discussione alla Camera dei deputati compromettendone *l'iter*. Se dovesse esistere questo rischio sarebbe opportuno trovare una soluzione perchè venga evitato.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO