COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

34.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDI

DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (*Approvato dal Senato*) (2122) 258

PRESIDENTE 258, 259

BAGHINO 259, 267

CERAVOLO 266

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile* 259

CUFFARO, *Relatore* 259, 269

MAROCCO 258

PANI 259

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 263, 269

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (*Approvato dal Senato*) (2123) 270

PRESIDENTE 270, 274

BAGHINO 274, 284

PAG.

CERAVOLO 278

MAROCCO, *Relatore* 270

PANI 277

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 279

TOMBESI 273

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (*Approvato dal Senato*) (2005) 284

PRESIDENTE 284, 285, 286

AMARANTE 295

BAGHINO 285, 287, 289, 291, 292, 294, 297

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 284, 292, 294, 295

FEDERICO 292

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* . 284, 286, 289 291, 292, 294, 295

Votazione segreta:

PRESIDENTE 297

La seduta comincia alle 10,45.

BALDASSARI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (Approvato dal Senato) (2122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977 - 30 settembre 1978 », già approvato dal Senato nella seduta del 13 aprile 1978.

Ricordo che è ancora in corso la discussione sulle linee generali.

MAROCCO. La legge 27 dicembre 1973, n. 878, come è noto, stabilisce contributi decrescenti sul prezzo della nave o delle trasformazioni e riparazioni, secondo un certo andamento. L'articolo 1 della legge citata prevede che i contratti per la costruzione di navi, stipulati nel 1972, ricevano un contributo del 9 per cento che si riduce fino al 3,80 per cento, nell'anno 1977. Per quanto riguarda invece le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche delle navi, la percentuale del 7 per cento del contributo, prevista per i contratti stipulati nel 1972, scende al 4,80 per cento nell'anno 1977.

L'insufficienza degli stanziamenti e (in particolare per le riparazioni) un rilievo della Corte dei conti sulla determinazione del prezzo dei lavori (con un blocco di quasi 4 anni dei relativi contributi), hanno determinato l'accumularsi di un cospicuo arretrato, che potrà tuttavia essere coperto con gli stanziamenti che la legge prevede a valere sugli esercizi 1978-80.

Scaduta la legge alla fine del 1977, con l'urgenza richiesta da una situazione di mercato in gravissimo deterioramento si è posta la necessità di un nuovo provvedimento di semplice applicazione, volto ad allineare, sotto questo aspetto, la cantieristica italiana alle condizioni in essere negli altri paesi europei.

Il disegno di legge in esame, noto come « provvedimento-ponte » in attesa di una legge organica riguardante il riassetto del settore, prevede la concessione di un aiuto al cantiere fino al 30 per cento del costo di costruzione della nave, per i contratti di costruzione o di prima vendita, stipulati successivamente al 1° aprile 1977 e non oltre il 30 settembre 1978. È autorizzata una spesa complessiva di 110 miliardi, ripartita in cinque anni (30 miliardi nel 1978 e 20 per ciascuno degli anni dal 1979 al 1982). Detti stanziamenti possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio dello Stato. Del predetto importo, 60 miliardi si riferiscono a costruzioni in corso, e 50 a navi da iniziare dopo il 1° gennaio 1978.

In ordine alla misura del contributo (30 per cento del costo della nave), il provvedimento in questione, se consente una sostanziale equiparazione agli aiuti concessi negli altri paesi, quanto all'ammontare degli stanziamenti governativi, appare del tutto insufficiente rispetto ai fabbisogni della cantieristica. Per i contratti stipulati anteriormente al 1° gennaio 1978, occorrerebbero (tenuto conto delle navi che hanno diritto al contributo) altri 105 miliardi in aggiunta ai 60 previsti dalla nuova legge.

Per ciò che concerne i contratti successivi a tale data, ipotizzando di acquisire ordini che coprano i vuoti di attività che emergono fino al 1980, risulta la necessità di integrazioni degli aiuti almeno per 220 miliardi. Resta infine il problema dell'aiuto da assicurare all'attività di riparazione, esclusa dai benefici del provvedimento in esame e priva in tal modo di ogni sostegno, in presenza di una concorrenza particolarmente acuta, proprio nella area mediterranea.

Il problema, come d'altra parte quello di assicurare un sistematico supporto alla costruzione navale, potrà ricevere una soluzione organica nell'ambito del provvedimento che il Governo dovrà emanare non

appena predisposto il piano di ristrutturazione per la cantieristica.

Ho sottolineato la realtà della nostra cantieristica anche per quanto riguarda il fabbisogno finanziario; con l'adozione del provvedimento in esame non risolviamo tutti i problemi connessi, ma riteniamo comunque di esprimere (lo dico anche a nome del mio gruppo) un voto favorevole alla sua approvazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore Cuffaro.

CUFFARO, *Relatore*. Vorrei esporre il mio pensiero dopo aver ascoltato i pareri delle Commissioni competenti, che sono già state sollecitate ad esprimerli nella mattinata di oggi.

PRESIDENTE. Prendo atto della riserva dell'onorevole relatore, ma sono tuttavia preoccupato per il fatto che il provvedimento in esame è già in spaventoso ritardo, rispetto a una realtà drammatica. Si tenga conto che nella prossima settimana sono previsti diversi adempimenti, tra cui l'incontro di Bruxelles presso la Commissione esecutiva: è necessario concludere rapidamente!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile*. Desidero raccomandare alla Commissione la massima sollecitudine: siamo attesi dalla Comunità economica europea. Martedì prossimo si avrà un incontro nel quale il Governo italiano dovrebbe suffragare le proprie istanze con uno strumento legislativo già approvato.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Baghino.

PANI. Signor Presidente, la discussione sulle linee generali è già stata chiusa. L'onorevole Baghino non può pretendere di partecipare contemporaneamente ai lavori della Commissione giustizia e della Commissione trasporti. Egli si è sempre comportato correttamente, ma se alcuni colleghi desiderano fare l'ostruzionismo, non possono pretendere che le altre Commissioni sospendano i loro lavori in attesa del loro ritorno. È anche una questione di correttezza.

BAGHINO. Ritiro la richiesta, signor Presidente, e mi riservo di intervenire per dichiarazione di voto sull'articolo 1: in quella sede potrò ugualmente esprimere il mio pensiero e manifestare le mie preoccupazioni sul piano che dovrà essere presentato.

PRESIDENTE. Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento, con la raccomandazione che sia evitato il rinvio alle future leggi di approvazione di bilancio per l'integrazione degli stanziamenti previsti, finalizzando gli stessi al piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica di futura presentazione al Parlamento.

CUFFARO, *Relatore*. Sulla scorta di quanto emerso dal dibattito, mi pare di poter dire che unanime è stato il convincimento che il disegno di legge che stiamo esaminando – per quanto necessario ed urgente – sia tuttavia parziale e transitorio. Lo è sia in riferimento all'entità dei finanziamenti, sia per il periodo di tempo preso in considerazione dal provvedimento stesso, nonché per il fatto – intendo sottolinearlo – che diamo l'avvio ad un rozzo meccanismo di contributi che, per quanto alti ed onerosi per il bilancio dello Stato, non intervengono né a modificare il volume della domanda né a dare efficienza all'attività produttiva dei cantieri navali. Si tratta di contributi che restano vincolati alla caratteristica di pura e semplice azione di sostegno dell'attività cantieristica.

Vi è necessità di ben altro: vi è l'esigenza di un provvedimento organico legato ad un piano per il quale occorre il rispetto rigoroso dei tempi e una defini-

zione precisa; occorre un piano che sia vincolato ad una visione ampia dei problemi del settore, ad una visione di mutamento della politica marinara nel nostro Paese.

Per il rispetto dei tempi e per la linea fondamentale che dovrà essere alla base del piano, ritengo che questa Commissione, ed il Parlamento, debbano muoversi utilmente, apportando il loro concorso di idee che può essere ampio e che può realizzare obiettivi che nel passato non si sono ottenuti.

Si è parlato di fiducia circa il rispetto dei tempi. Sappiamo che spesso i tempi vengono disattesi; in questo caso dobbiamo muoverci con spirito nuovo, facendo in modo di liquidare questa pratica e non rinnovandola ancora una volta, trattandosi, oltretutto, di una pratica negativa.

Siamo in presenza di una crisi strutturale della cantieristica.

Dobbiamo però dire che, proprio perché la crisi è strutturale, le questioni vanno affrontate non con provvedimenti transitori, provvedimenti-ponte come questi (non voglio ripetere l'ormai abusata parola « tampone »), ma considerando i problemi in stretto collegamento con il prevedibile incremento del traffico mondiale delle merci. L'interscambio non si ferma: può mutare la sua qualità, ma c'è una ripresa dei traffici mondiali che dobbiamo considerare. Dobbiamo d'altra parte tener presente anche lo sviluppo delle economie di paesi che in passato hanno avuto invece indici molto bassi, e qualche volta anche negativi. Dobbiamo attentamente considerare questa ripresa, tenendo conto del fatto che siamo un paese marinaro, e che quindi tutto ciò che avviene nei traffici mondiali ci interessa direttamente.

Da una parte, quindi, c'è un incremento prevedibile del traffico, dall'altra una esigenza generale di ammodernamento della flotta, sia per i mutamenti delle tecnologie dei trasporti marittimi, sia per l'accelerazione dei rinnovi, derivante da problemi di sicurezza. Si pensi a tutti i problemi degli inquinamenti, anche per il mutare del tipo di naviglio oggi impiegato, un naviglio che è a più alto contenuto di lavoro, in quanto ha delle caratteristiche di quasi-sofisticazione che richiedono una attività di produzione di gran lunga più qualificata che in passato. Penso al « salto » tra le grandi petroliere, che richiedevano per il loro gigantismo una certa attrezzatura dei cantieri, e il nuovo naviglio, collegato alle nuove tecniche dei trasporti, che ha una diversa caratterizzazione e richiede interventi diversi dei cantieri navali.

Dobbiamo dire, per quanto riguarda le prospettive, che dalla stessa comunicazione della Commissione delle Comunità europee al Consiglio, concernente il risanamento del settore della costruzione navale, ricaviamo proprio un elemento di possibile qualificazione del mercato in questo senso. Dal 1974 al 1976 abbiamo avuto una produzione media annua di 33 milioni di tonnellate di stazza lorda. È una questione che dobbiamo opporre alla CEE. Il ministro Vittorino Colombo diceva, prima, che la necessità di varare questo provvedimento è legata anche al fatto che bisogna confrontarci con Davignon e con i Commissari che si occupano di questi problemi.

Tra il 1974 ed il 1976, dicevo, la produzione mondiale annua è stata di 33 milioni di tonnellate di stazza lorda, che corrispondono a 20 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata. Vorrei riprendere questo concetto davanti alla Commissione: la tonnellata di stazza lorda compensata è misura che tiene conto del volume di lavoro incorporato per tonnellata di stazza lorda. Nel 1975 abbiamo avuto una produzione di 13 milioni di tonnellate di stazza lorda, cui corrispondono 7 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata. Questo vuol dire che lo scarto rispetto al volume puro e semplice determinato attraverso le costruzioni navali è di 20 milioni di tonnellate, mentre lo scarto per quanto riguarda l'attività produttiva vera e propria è soltanto di 7 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata; cioè questo più alto contenuto di lavoro ha fatto sì che l'attività produttiva

dei cantieri non seguisse la curva dei volumi decrescenti.

La recente ipotesi di ristrutturazione avanzata dai dirigenti della Finmeccanica nel corso della discussione per il rinnovo dei contratti della navalmeccanica ha portato ad una più attenta esplorazione delle esigenze della nostra flotta. Pur nella prudenza che deve ispirare tutti noi, si può considerare che con le necessità ordinarie di rinnovo della nostra flotta, la quota ordinaria di svecchiamento e di incremento per mantenere immutata la nostra attuale percentuale di partecipazione ai traffici mondiali, la capacità produttiva dei nostri cantieri può essere utilmente sfruttata, in una condizione di rendimento non negativo.

Dobbiamo muoverci, sia per i problemi valutari della bilancia dei noli, sia perché il nostro paese persegua un obiettivo di risalita della china. Dobbiamo cercare di partecipare con una quota superiore ai traffici marittimi mondiali.

In questo senso sono d'accordo con i colleghi che hanno detto che non dobbiamo trovarci impreparati di fronte alla ripresa dei traffici internazionali. Abbiamo già avuto una prima delusione: nel 1966, durante il *boom* della produzione cantieristica, noi abbiamo preso alla lettera le indicazioni della CEE ed abbiamo in fondo ristretto la nostra quota di partecipazione al mercato, mentre altri paesi hanno continuato a fare le loro brave esperienze, svincolati dalle previsioni della CEE.

A questo punto rispondo al collega Tombesi: dobbiamo andare verso una riduzione ? Io dico di no. È necessario certamente considerare che, anche se non ci muoviamo verso obiettivi di espansione, dobbiamo però mantenere e consolidare la nostra attività produttiva, non perché vogliamo fare della demagogia, ma perché ci sono dati fondati che suggeriscono questa strada, a noi e a diversi altri nell'ambito della CEE. Noi, rispetto al livello raggiunto dalla produzione mondiale, abbiamo già ridimensionato la nostra capacità produttiva, considerando lo sviluppo di tutti i cantieri del mondo. Il collega si riferiva al piano Caron: quel piano ha portato a un limite della capacità produttiva. Sono convinto che esso sia stato per alcuni versi disatteso; però un ridimensionamento in effetti c'è stato.

Altra considerazione che ci porta a dire di no ad una ulteriore riduzione: siamo al livello di guardia rispetto alla possibilità stessa di rinnovo della nostra flotta. Se noi diminuissimo la capacità produttiva, dovremmo fare affidamento – è bene dirlo chiaramente – sulla cantieristica navale di altri paesi per operare il rinnovo della nostra flotta. Nel caso diminuissimo la nostra capacità produttiva verremmo, inoltre, ad elevare i costi di produzione. Infatti tali costi, i costi di regia aumenterebbero perché verrebbero a gravare su una produzione minore. Alcune spese, come, ad esempio, quelle per attività di ricerca, per elaborazione di dati, per il mantenimento di una certa apparecchiatura burocratica, si scaricherebbero su una minor produzione, elevando i costi della produzione stessa. Il Governo deve dirci su quali linee intende marciare. Queste cose debbono essere fatte presenti in sede comunitaria, non soltanto nell'interesse del nostro paese ma anche nell'interesse della stessa Comunità economica.

La produzione cantieristica della Comunità economica europea, che nel 1955 era stata del 70 per cento rispetto alla produzione mondiale, nel 1976 è scesa al 22,6 per cento. Ora, andare verso una ulteriore riduzione significherebbe aggravare la situazione e creare difficoltà per i paesi della CEE.

D'altra parte, dobbiamo considerare che per il 1955 abbiamo un rapporto della flotta della CEE del 35,4 per cento rispetto alla flotta mondiale, mentre per il 1976 la previsione è del 20,7 per cento.

La previsione della CEE per il 1975 era del 34,3 per cento pari a 10,4 milioni di tonnellate di stazza lorda; ma, considerando il volume di lavoro incorporato per tonnellata di stazza lorda, si hanno 11,8 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata.

Ritengo comunque che questa previsione possa essere considerata decisamente pessimistica e debba essere confutata dal

momento che il sicuro futuro progresso delle tecnologie navali consentirà il raggiungimento di percentuali più elevate. Del resto, come ho già detto nella mia relazione fatta nella seduta del 27 aprile, in altre occasioni le previsioni della CEE si sono dimostrate errate alla riprova dei fatti.

Vi è, dunque, l'esigenza di predisporre entro i termini previsti il piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica navale, piano che deve essere fatto conoscere in sede comunitaria, sia per rendere evidenti le nostre intenzioni sia per sollecitare analoghi provvedimenti anche negli altri paesi.

Per quanto riguarda il piano, la prima questione da affrontare è quella relativa alla domanda, legata sia ai trasporti interni sia ai trasporti a carattere internazionale. Consistenti possibilità ci vengono offerte anche dalle produzioni integrative che possono essere affidate ai cantieri navali utilizzando a pieno la loro capacità produttiva. Occorre muoversi verso una tipizzazione della flotta (ricerche positive in questo senso stanno per essere effettuate dai cantieri) e una sua riorganizzazione. I lavoratori interessati si sono fatti carico di queste esigenze e si sono avuti numerosi contatti di produzione. Questi aspetti andranno discussi e approfonditi nelle sedi competenti.

Occorre, infine, eliminare i costi eccessivi del denaro e i pesanti ritardi nella produzione. Il costo del denaro incide per il 10 per cento sui costi di produzione. È necessario poi snellire le procedure se si vuole arrivare a modificare in positivo la situazione.

Veniamo ora alla questione sollevata dalla V Commissione, quella dei finanziamenti. Da una parte abbiamo le osservazioni del collega Marocco riguardanti la necessità di altri stanziamenti per corrispondere alle esigenze della domanda, anche di quella prevedibile senza il piano; dall'altra parte abbiamo il parere della V Commissione che ci suggerisce di evitare il rinvio alle future leggi di approvazione di bilancio per l'integrazione degli stanziamenti previsti dalla legge e di finalizzare e vincolare gli incrementi stessi al piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica e alla sua rigorosa attuazione. Come si può sopperire alle due esigenze? Concordo con il parere della V Commissione e ritengo che il modo migliore per darvi seguito sia quello di andare quanto prima alla formulazione del piano, di vincolare qualsiasi integrazione di stanziamento all'attuazione del piano stesso. Soltanto in questo modo saremo in grado di eliminare gli sprechi, le condizioni per la cassa integrazione, i ritardi e le inevitabili tensioni in settori investiti dalla grave crisi.

Malgrado la situazione internazionale cui ci troviamo di fronte, il contributo considerato non deve essere ritenuto una perdita pura e semplice di risorse.

Tra gli argomenti da tenere nella debita considerazione, figura il problema dei bacini: mancano i finanziamenti e, con i purtroppo noti ritardi, finiamo con il convogliare i lavori verso cantieri concorrenti, nell'area mediterranea. Non va dimenticata, a sua volta, la normativa sulle stazioni di depurazione delle acque di zavorra o lavaggio, con il problema connesso delle stazioni di degasificazione. Quanto di legislativo è stato approvato, rimane ancora privo di regolamento; vero è che inizialmente si insisteva molto sulla necessità delle stazioni di degasificazione, da parte di molti: oggi, i riparatori navali guardano a questo problema con occhio diverso.

Occorre una misura diversa di intervento nelle riparazioni navali: bisogna accelerare l'erogazione dei contributi. Attualmente, un cantiere rischia di attendere anche quattro anni i contributi, con le conseguenze che sono facilmente immaginabili! In quattro anni, i cantieri si sono anche dovuti indebitare (e l'arsenale San Marco di Trieste ne sa qualcosa).

Non bisogna dimenticare inoltre il problema delle costruzioni speciali. Su tutto questo dobbiamo avere al più presto un confronto con il Governo, per conoscere gli indirizzi relativi al piano. Questi devono essere determinati in modo che possa esservi una verifica, prima di procedere ad una discussione che può risultare

affrettata per gli impegni e le scadenze del Parlamento.

Onorevole sottosegretario Rosa, nei confronti preliminari sul piano da attuare rapidamente tra Commissione e Governo, dobbiamo farci carico anche dei problemi della ricerca, controllando i risultati ottenuti dai programmi. Come funziona la legge sulla ricerca navale, i suoi risultati sono congrui rispetto alle esigenze? Dobbiamo verificare la corrispondenza delle attrezzature e degli impianti a quanto di meglio oggi esiste, in campo internazionale. In questo senso, una verifica ci deve portare a considerare i problemi che, ultimi, la vasca navale di Roma ha sottoposto per il completamento degli impianti.

Le facoltà di ingegneria navale e meccanica del nostro paese svolgono una attività in questo campo molto quotata all'estero, pur essendo prive talvolta delle necessarie dotazioni.

Per quanto concerne, infine, gli organi tecnici della marina mercantile, bisogna verificarne i livelli economici e la snellezza organizzativa. La ristrutturazione della cantieristica non può prescindere da questi aspetti connessi allo sviluppo tecnico-scientifico navale, ed è con queste argomentazioni che sollecito la Commissione ad approvare il provvedimento in esame.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero esprimere il mio ringraziamento all'onorevole relatore, che, nella sua replica, ha trattato tutti i temi di politica marinara nel settore cantieristico, anticipando ampiamente quello che, al tempo fissato dalla legge stessa, sarà il dibattito sul piano di settore.

Il provvedimento di legge, lo ribadiamo, ha finalità limitate ed è stato definito provvedimento-ponte. Aggiungo tuttavia che esso è necessario: bisogna richiamare all'attenta valutazione della Commissione l'urgenza di un intervento in questa materia. Ove non avessimo affrontato, sia pur parzialmente, il tema degli incentivi alla cantieristica e quello del credito navale, avremmo corso il rischio di aggravare irrimediabilmente la crisi in atto in questo settore, con la probabile chiusura conseguente di alcuni cantieri.

Per questo ritengo che, pur nella sua limitatezza, il disegno di legge presenti elementi altamente positivi, da considerare adeguatamente.

Nella replica dell'onorevole relatore e dalla discussione è ricorso il tema del riferimento e dell'inquadramento di questo disegno di legge nell'ottica del piano di settore, di ristrutturazione del settore stesso. Il Governo si è fatto carico di questo collegamento e, a tal fine, mi piace far notare che proprio l'articolo 1 inizia con le seguenti parole: « In vista dell'emanazione di una legge organica riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale ». Raccogliendo l'invito reiterato del Parlamento e – direi – insieme con il Parlamento, il Governo ha voluto esprimere la finalità di questa iniziativa, contingente nel tempo e limitato nell'efficacia, riferendolo a quello che dovrà essere domani, evidentemente, un più approfondito e completo provvedimento, in questa specifica materia.

Il settore della cantieristica – è ovvio, ma è opportuno ricordarlo – ha incidenza non solo sulla produzione e sull'occupazione, ma anche su taluni aspetti di natura valutaria. Esso ha incidenza sullo sviluppo dei traffici, e non vanno dimenticati i suoi riflessi a monte. Infatti, sappiamo che la cantieristica è un settore di assemblaggio. Ciò sottintende che altri settori – possiamo dire nella proporzione di uno a sei – siano interessati al lavoro dei cantieri.

La regolamentazione del settore cantieristico ha fatto capo finora alla legge n. 878. Vorrei brevemente riprendere una considerazione fatta dal relatore, attinente al fatto che il piano Caron del 1966 avrebbe compiutamente consentito alla cantieristica di modificare le sue strutture, e quindi avrebbe permesso alcuni risultati per quanto riguarda lo sviluppo della costruzione delle navi nel nostro paese. Se è vero quanto è stato affermato, il piano Caron rappresenta il

primo tentativo, la prima manifestazione di programmazione in questo campo. Abbiamo avuto delle conseguenze molto positive per quanto concerne l'ammodernamento dei cantieri nazionali, tant'è vero che oggi ci troviamo di fronte a dei cantieri certamente non secondi ad altri in Europa, soprattutto per l'efficienza di organizzazione, tecnologia e impiantistica. Si tratta di cantieri assai efficienti, anche se molto costosi.

La legge n. 878 ha portato dei provvedimenti di incentivazione alla cantieristica. Con quella legge – che è stata prorogata dal 1975 fino alla fine del 1977 – veniva stabilito un principio di aliquote di degressività. Infatti, nel 1972 l'incidenza iniziale era del 9 per cento, mentre oggi è stato raggiunto il tetto del 3,80 per cento. Quali sono i risultati ottenuti ? Si sono erogati finanziamenti per 81 miliardi e 500 milioni circa per 126 costruzioni. Per quanto riguarda, invece, gli altri settori di lavoro e, quindi, le trasformazioni e le riparazioni navali – argomento richiamato anche dal collega Tombesi – dobbiamo dire che ci sono stati 400 interventi per un importo di 2,7 miliardi. Non è sfuggito al Governo questo particolare riferimento alle riparazioni.

Questo argomento delle riparazioni dovrebbe trovare nel nostro paese una maggiore attenzione, in quanto la concorrenza che ci viene dall'area mediterranea (Malta, Grecia, Spagna) e dai paesi emergenti del terzo mondo ci pone in una condizione di aggressiva competitività. Ritengo che cantieri di riparazione come quello di Palermo, che avrebbero tutte le condizioni geofisiche e di organizzazione, soprattutto per quanto riguarda l'alto livello di formazione professionale delle maestranze, e che avrebbe tutte le caratteristiche per tornare ad essere il cantiere di riferimento del Mediterraneo, debbano, attraverso un piano ben definito, ritrovare la loro competitività, tenendo presente che soprattutto Malta si trova oggi in una posizione di forte concorrenza, tale da assorbire quasi completamente la domanda di riparazione del naviglio del bacino mediterraneo.

Ai contributi di cui abbiamo dato notizia si aggiungono i finanziamenti per la ripresa cantieristica, cioè per l'ammodernamento dei cantieri, con un beneficio del 10 per cento sugli investimenti. Al marzo 1978 sono state assistite 16 iniziative per investimenti di 96 miliardi, con contributi di 9 miliardi e 700 milioni. Alla stessa data – marzo 1978 – sono state finanziate 17 iniziative private per investimenti di 50 miliardi e con un intervento dello Stato di 2 miliardi e 700 milioni.

Desidero poi rilevare che, per quanto riguarda la citata legge n. 878, i contributi di incentivazione fino al 1980 sono ancora disponibili nella misura di 13 miliardi di lire, elevati a 19 miliardi in virtù di alcuni residui reperiti dai bilanci del 1975 e del 1976.

In una situazione di mercato anomala, nell'ambito delle indicazioni impartite dalla CEE – mi riferisco alle indicazioni di totale abolizione degli interventi – trova spiegazione la *ratio* della degressività prevista dalla legge n. 878. Infatti, si riteneva che elementi tecnici, economici e di sviluppo di altro tipo avrebbero consentito, con l'aumento dei noli, l'eliminazione della politica di assistenza e di incentivazione. Una serie di eventi non lo ha consentito perché le previsioni, purtroppo, non si sono avverate e quindi abbiamo avuto una crisi nella domanda dei noli, mentre le commesse già in corso di realizzazione avevano fatto aumentare enormemente la dotazione mondiale della stazza del naviglio. Inoltre, in merito a questo fenomeno, abbiamo avuto delle altre cause, quali la crisi energetica, la concorrenza dei paesi emergenti e una situazione di crisi economica interna ed internazionale. Tutto questo ha modificato e ribaltato la tendenza e le previsioni che indicavano unanimamente una stazza mondiale che si aggira intorno ai 38-39 milioni di tonnellate di stazza lorda per il 1976. Viceversa le previsioni per il 1980 portano a medio termine la costruzione mondiale a 12-13 milioni di tonnellate.

Inoltre, se dovessimo pensare all'Europa si dovrebbe passare da 4 milioni e mezzo a 2 milioni e mezzo di tonnellate prodotte, mentre per l'Italia si dovrebbe scendere da 450 mila tonnellate di stazza lorda potenziale a 250-300 mila tonnellate, come previsioni di larga massima.

In sede europea stiamo fortemente insistendo sulla necessità assoluta di mantenere l'attuale potenziale produttivo della cantieristica nazionale. Non è una novità che la CEE nel cosiddetto piano Davignon – dico cosiddetto perché non esiste un vero e proprio piano, ma solo indicazioni di massima nel settore – prevede la chiusure di alcuni cantieri e la ristrutturazione di altri. Questa tesi da noi è stata contrastata rigorosamente e se mi è consentito un riferimento personale, più volte negli incontri che abbiamo avuto con il presidente della Commissione Wuel abbiamo detto che ciò che potrebbe essere possibile in altri paesi non lo è in Italia. Ad esempio, in Svezia, in Francia, in Germania, in Inghilterra una ristrutturazione del settore cantieristico è possibile essendoci altri settori capaci di assorbire la manodopera eccedente; viceversa, per il nostro paese, per le condizioni note e per l'aspetto sociale della disoccupazione e della sottoccupazione, una soluzione di questo genere è assolutamente impossibile a realizzarsi non essendo praticabile la condizione di trasferimento della manodopera dal settore cantieristico ad altri settori. Abbiamo anche fatto presente che in Italia la ristrutturazione che oggi si sollecita in sede CEE è stata già in parte realizzata – direi in misura notevole – quando si sono chiusi i cantieri navali di Trieste, di Venezia e di Taranto dove c'erano migliaia e migliaia di unità lavorative. Quindi, ciò che la CEE chiede al nostro paese, l'Italia lo ha già realizzato con grande sacrificio anticipatamente; sicché noi ci batteremo con tutto il rigore e con tutti i possibili interventi di natura politica perché alla nostra industria cantieristica non sia riservata la sorte di altre industrie cantieristiche di paesi che sono nella condizione di poterla realizzare. Inoltre, vorrei dire che la situazione economica del nostro paese non consente agevoli conversioni complicate dalla circostanza che molti cantieri come Monfalcone, Ancona, Palermo e Castellammare sono situati in zone dove questa attività di lavoro è preminente e in alcuni casi addirittura esclusiva; quindi, immaginare una ristrutturazione del settore significa molto spesso incidere totalmente e profondamente nelle economie locali che vivono quasi esclusivamente delle attività dei cantieri. Nel nostro paese dunque le proposte della CEE debbono essere assolutamente scartate.

Entrando nel merito del provvedimento di legge al nostro esame, per quanto riguarda le provvidenze ricordiamo che si parla di un periodo di diciotto mesi e di un contributo di costruzione fino al massimo del 30 per cento dei contributi fissi; è quindi scomparsa la declassificabilità, con tutte le conseguenze favorevoli per coloro che programmano la costruzione di navi, e si attribuisce una spesa complessiva di 110 miliardi con 30 miliardi al primo anno e 20 miliardi negli anni successivi. Inoltre, è stato fatto un riferimento al piano di ristrutturazione del settore. Come ho prima ricordato il Parlamento, e precisamente il Senato, ha voluto tradurre in termini legislativi l'impegno del Governo alla presentazione del piano stesso; ciò ha trovato consenziente il Governo che già si era pronunciato per la data del 24 maggio. Mi auguro che la presentazione del piano possa avvenire sollecitamente per trovarci nella condizione di collegare il nostro piano con tutti gli altri piani di settore che, come sappiamo, il CIPI prenderà in considerazione in base alla legge n. 675. Per la settimana entrante spero di poter svolgere la riunione preparatoria conclusiva, per poi essere pronto per il confronto richiesto dal Parlamento. Sentiamo anche noi la necessità di avere delle indicazioni essendo il settore – come abbiamo più volte sottolineato – trainante non solo della sua economia ma essenziale per quanto riguarda tutto l'as-

setto industriale italiano e quindi concorrente in misura notevole a quelli che sono gli elementi di superamento della crisi in cui oggi versa il nostro paese.

CERAVOLO. La legge parla del piano, ma non parla della legge di finanziamento; desidero sapere se sarà presentata contestualmente una legge di finanziamento o se passerà del tempo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Una risposta precisa non sono in condizione di poterla dare, se non a titolo personale, come mio orientamento. È questa una materia che investe il Governo nella sua collegialità e in particolare il CIPE, che dovrà dare indicazioni in materia di provvedimenti e di finanziamenti.

Se sarò chiamato a partecipare alle riunioni del CIPE – come faccio attualmente – sosterrò la tesi della presentazione di una contestuale legge di finanziamento.

Questa è una mia convinzione. Non posso impegnare il Governo, ma assicuro la Commissione che, per quello che potrà dipendere da me, mi muoverò nella direzione che ho ora dichiarato.

BAGHINO. Se guardiamo la discussione svoltasi in Senato, mi sembra che il ministro Colombo non sia d'accordo e scinda le due cose.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ho detto che posso impegnarmi solo personalmente.

Il piano deve rispondere a quelle esigenze di concorrenzialità che sono state sottolineate. Vi è anche una indicazione di ordine qualitativo rispetto alla nostra flotta, e qui ritorna il tema sulle nuove tendenze dei trasporti che richiedono una revisione del tipo di naviglio in direzione rispondente alla domanda del mercato.

In conclusione desidero sottolineare, facendo eco alla esigenza evidenziata dalla Commissione, l'esigenza di porre mano ad una politica marinara organica e moderna per il nostro paese.

Occorrerà forse porre una maggiore attenzione di quanto non si sia fatto in passato per un settore che – voglio ricordarlo – è trainante e assolutamente assorbente per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione delle merci.

Le cifre del 90 per cento delle importazioni e del 62 per cento delle esportazioni che passano via mare evidenziano la necessità di una politica adeguata del trasporto marittimo per il nostro paese, in un settore che – mi sia consentito ricordarlo – si collega a molti altri.

A questo proposito, vorrei ancora una volta ricordare come al Ministero della marina mercantile faccia sì capo principalmente il trasporto, ma non solo questo. Ad esso si collegano settori che vanno dalla cantieristica al demanio, dai porti alle tariffe, alla manodopera, ecc.

BAGHINO. Alla siderurgia e alla metallurgia!

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Certamente. Generalmente si pensa solo al settore dei trasporti e questo – consentitemi di dirlo – non è sufficiente per valutare nella sua completezza la materia connessa alla responsabilità di questa amministrazione.

Prendo atto della volontà del Parlamento – e la sottolineo facendola mia – di giungere ad una politica marinara ancora più avanzata, che può rappresentare un contributo essenziale per lo sviluppo dell'economia ed il superamento della grave crisi che attraversa il nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Dò lettura del primo articolo:

ART. 1.

In vista dell'emanazione di una legge organica riguardante la ristrutturazione della industria cantieristica navale e fino alla data di entrata in vigore di tale legge, il contributo di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 di-

cembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 30 per cento del costo di costruzione accertato dal Ministero della marina mercantile per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° aprile 1977, e, comunque, non oltre il 30 settembre 1978.

Una quota degli stanziamenti di cui al successivo articolo 2 è riservata, nella misura di un terzo per il 1978 e della metà per gli esercizi successivi, ai contratti di costruzione o di prima vendita stipulati successivamente al 1° gennaio 1978, sempre che le relative costruzioni abbiano avuto inizio dopo tale data.

I criteri per la determinazione della percentuale del contributo di cui al primo comma saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e quello del bilancio e della programmazione economica.

Ai fini dell'applicazione dei commi precedenti sono prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973. n 878, ad eccezione dell'articolo 23 della medesima legge.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti sono estese alle costruzioni di navi, a struttura metallica di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime.

Il Governo presenterà al Parlamento, entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale.

L'onorevole Baghino ha chiesto di parlare sull'articolo. Ne ha facoltà.

BAGHINO. Intervengo sull'articolo 1, che è quello essenziale. Le altre norme indicano solo i tempi ed i modi di finanziamento.

Chiedo scusa all'onorevole rappresentante del Governo se questo mio brevissimo intervento conterrà alcune considerazioni che, se fossi intervenuto in sede di discussione generale, avrebbero potuto ricevere una risposta nella sua replica. Il Governo ha, però, il diritto di intervenire in ogni momento, a termini regolamentari, e quindi, se lo riterrà opportuno, potrà farlo.

Devo rilevare che gli stanziamenti sono modesti e temporanei gli interventi. Le sovvenzioni non sono solo polverizzate, ma spesso hanno carattere assistenziale. Vi è poi una ampiezza di mandato affidato alla marina mercantile. Snellimento delle procedure ma anche ampiezza di mandato.

Nell'ultimo comma dell'articolo 1 si afferma quello che tutti i gruppi hanno richiesto: « Il Governo presenterà al Parlamento, entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale ».

Ricordo che il Governo, nel dicembre del 1977 al Senato, si era impegnato a presentare entro il mese di maggio il « piano per l'organizzazione e la ristrutturazione della cantieristica »; poi il termine fu fissato al 24 maggio, anche in relazione a certe scadenze della CEE. Più tardi i provvedimenti sulla cantieristica e sul credito navale al Senato sono slittati essendo tornati in Commissione; quindi, nella successiva discussione, si decise che l'impegno sarebbe stato valido dopo due mesi dal momento in cui i due provvedimenti sarebbero divenuti operanti. Ciò significa che, per avere il piano di settore, andremo a finire al mese di settembre.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il termine del 24 maggio è stato proposto da me per armonizzarlo con tutti gli altri piani di settore che il CIPI sarà chiamato a deliberare. Il Parlamento ha poi stabilito quei due mesi di ritardo: comunque, non ci sono volontà dilatorie.

BAGHINO. La mia non vuole essere un'accusa al Governo; prendo atto che il termine è ulteriormente slittato di due mesi, il che ci porterà ad altri ritardi sia

per la scadenza di determinati avvenimenti politici e per eventuali novità, quali le elezioni amministrative, i *referendum*, e la risoluzione – speriamo positiva – del caso Moro.

Tutto questo che cosa comporta? Da una parte che ritarderà sempre di più anche lo studio organico, poiché esso avrà bisogno di un ulteriore tempo di riflessione. Poi, quando avremo trovato una soluzione su questo piano, dovremo attendere il disegno di legge che porti all'attuazione di quel progetto.

A questo proposito, se fossi potuto intervenire in sede di discussione generale avrei chiesto una valutazione della situazione della cantieristica italiana nel quadro più generale della situazione economica nazionale, per evitare che l'industria cantieristica non appaia più la negletta nel quadro generale della ristrutturazione industriale, così come lo è stata fino ad oggi.

Perciò occorrerà prevedere realisticamente il ruolo della nostra cantieristica navale in un quadro europeo e mondiale. Nel piano vi dovranno essere gli elementi atti a ridurre il divario esistente tra i costi dei nostri cantieri e quelli dei cantieri esteri. Ricordiamoci della stretta connessione di questo settore con quelli siderurgico e metallurgico.

Insisto perché si tenga presente la stretta connessione tra cantieristica, metallurgia e siderurgia; ricordo anche che il piano Caron non ha risolto la questione della competitività dei nostri cantieri in confronto a quelli esteri, e non ha dato luogo nemmeno alla crescita programmata tra i vari settori industriali.

Quando ci occuperemo della razionalizzazione del settore, bisognerà anche fare delle previsioni cercando di non essere pessimisti: teniamo presente, infatti, che la domanda interna può essere ampliata grazie alle commesse della marina militare. Per quanto riguarda una maggiore presenza italiana sul mercato internazionale – anche se abbiamo avuto notizia dell'acquisto di quattro navi italiane all'estero – non vi è stato alcun incentivo, né sono stati compiuti atti costruttivi per aumentare questo tipo di presenza.

Noi temiamo che a forza di parlare di crisi economica dei paesi industrializzati, del crollo della domanda del traffico cisterniero e della caduta delle nuove costruzioni, si finisca col disporre un piano piuttosto restrittivo e quindi pessimistico. Tra l'altro, vorremmo – se fosse possibile – avere una piccola statistica con una breve indagine per sapere come e perché certi enti di Stato ricorrano al noleggio di navi straniere.

Ripeto che ci sono molti enti che noleggiano navi straniere: ebbene, ci si spieghi quale impedimento esiste nella scelta di navi italiane.

A proposito del piano prospettato negli ambienti della CEE, ho sentito che il Governo è stato assai energico ed intende ancora esserlo. Si può aggiungere, però, che occorre anche evitare qualsiasi carenza nel sostegno della politica del trasporto in sede di accordi commerciali, sede nella quale non vi è stato un sufficiente interessamento allo scopo di ampliare la quota nel traffico internazionale. È chiaro che nella riqualificazione dell'intero settore bisognerà tener presenti anche le esigenze occupazionali.

Il Governo ha affermato (è stato detto anche poco fa) che esistono anche in Italia cantieri che gareggiano con i più moderni nel mondo. Teniamo presente, comunque, che esistono altri cantieri tutt'altro che moderni i quali avrebbero un enorme bisogno di rinnovamento.

Insisto, quindi, perché anche i piccoli e medi cantieri possano godere della particolare attenzione del Governo.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Tutto questo c'è già nella legge quando si dice che il tasso dei contributi è elevato al 30 per cento.

BAGHINO. Debbo dire tuttavia che vi è una limitazione, perché non vi è la possibilità di costruzioni al di sotto delle tremila tonnellate, mentre è prevista la facoltà di acquistare navi estere, con il

conseguente svantaggio da una parte e il privilegio dall'altra.

Concludendo, nel penultimo comma dell'articolo 1 si parla di attività di ricerca e di studio nelle acque marittime: vorrei ricordare che si tratta di un settore sempre negletto fino a questo momento.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione l'articolo 1 di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire 110.000 milioni così ripartita (in milioni di lire):

Anno finanziario	*Contributo*
—	—
1978	30.000
1979	20.000
1980	20.000
1981	20.000
1982	20.000

Gli stanziamenti di cui al primo comma possono essere integrati con la legge di approvazione del bilancio dello Stato.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche sugli stanziamenti degli esercizi successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi non avvenga anteriormente all'anno cui si riferisce ciascuno stanziamento.

Alla copertura dell'onere di lire 30 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1978, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo numero 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anzidetto esercizio finanziario.

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

(*È approvato*).

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno.

L'onorevole Cuffaro ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti),

considerato il carattere parziale e transitorio del provvedimento per l'erogazione di contributi all'industria cantieristica navale;

ritenuto indispensabile il rispetto dei termini previsti dalla legge per la presentazione da parte del Governo del piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica navale;

tenuto conto del parere espresso dalla V Commissione permanente:

impegna il Governo

ad evitare il rinvio alle future leggi di approvazione di bilancio per l'integrazione degli stanziamenti previsti dal presente disegno di legge e a finalizzare e vincolare gli incrementi stessi al piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica ed alla sua rigorosa attuazione.

(0/2122/1/10)

Qual è il parere del Governo ?

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per ragioni di competenza (la materia interessa in realtà il ministro del tesoro) posso accogliere l'ordine del giorno solo se il presentatore accetta di trasformare la parola « impegna » in « invita ».

CUFFARO. Sono d'accordo e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (Approvato dal Senato) (2123).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale », già approvato dal Senato nella seduta del 13 aprile 1978.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Desidero rilevare preliminarmente, che tutte le valutazioni di carattere politico sono state già fatte durante l'ampio dibattito che si è svolto in occasione dell'esame del bilancio della marina mercantile qualche settimana fa. Personalmente, nella mia qualità di relatore, mi ero soffermato in particolare sulle esigenze cantieristiche, approfondendo il discorso relativo alla flotta ed alla navalmeccanica. Nell'illustrare il provvedimento al nostro esame, pertanto, mi limiterò a considerazioni di carattere tecnico e, eventualmente, a qualche riflessione sulla congruità del provvedimento stesso.

Come i colleghi sanno, la normativa sul credito navale (legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni) ha presentato, negli anni della sua applicazione, inconvenienti che ne hanno ridotto sensibilmente l'efficacia. Senza escludere ulteriori modifiche ed integrazioni alle attuali disposizioni, il disegno di legge n. 2123 si propone di eliminare, in tutto o in parte, alcuni di questi inconvenienti, come la riduzione di fatto della percentuale finanziata (teoricamente il 70 per cento) per effetto degli aumenti di costo, durante la costruzione, degli oneri finanziari e delle spese di primo armamento; la complessità del meccanismo di determinazione del prezzo da parte del Ministero della marina mercantile, con conseguente slittamento del momento della concessione del finanziamento; l'inadeguatezza del contributo di interesse, fissato nel 6,50 per cento dalla legge 23 dicembre 1975, n. 720; infine, la carenza dei limiti di impegno.

L'articolo 1 del disegno di legge n. 2123 stabilisce che la quota finanziabile (fino al 70 per cento) sia riferita al prezzo contrattuale o dichiarato dal cantiere in caso di navi costruite in proprio, maggiorato del 10 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari durante la costruzione. Per ovviare, inoltre, all'aumento dei costi in corso d'opera, l'articolo 6 prevede che, qualora il prezzo finale superi del 10 per cento quello globale di cui all'articolo 1, possa essere concesso un ulteriore finanziamento sulla differenza.

In luogo, poi, della complessa determinazione del prezzo di cui ho detto, il Ministero, in via preliminare (e non al raggiungimento di un avanzamento dei lavori del 25 per cento, come finora previsto), deve dichiarare solamente l'accettabilità del prezzo, tenendo conto esclusivamente del prezzo di unità similari sul mercato italiano.

L'articolo 2 dispone che il contributo di interesse sia costantemente adeguato al variare automatico del tasso massimo di riferimento, fissandolo nella misura del 50 per cento di questo ultimo per le navi superiori alle 3 mila tonnellate di stazza lorda e del 60 per cento per le navi destinate a servizi turistici, ordinate entro il 30 giugno 1979, nonché per le navi inferiori alle 3 mila tonnellate di stazza lorda. In quest'ultimo caso, si è ritenuto preferibile incoraggiare le navi piccole con un maggior contributo di interesse, piuttosto che semplificare le garanzie come previsto dall'articolo 2 della legge 23 dicembre 1975, n. 720. Tale articolo ha di fatto impedito, per questo tipo di navi, la concessione del credito navale, in quanto gli istituti finanziatori non hanno ritenuto sufficiente la sola garanzia dell'ipo-

teca e, d'altra parte, la legge impediva loro di chiedere garanzie aggiuntive. Conseguentemente, l'articolo 7 del presente disegno di legge abroga il citato articolo 2 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

L'articolo 3, in armonia con la nuova determinazione del contributo di interessi, dispone che questo, per gli acquisti all'estero, sia fissato nel 35 per cento del tasso massimo di riferimento.

L'articolo 4 agevola il rapporto dell'armatore con l'istituto finanziatore, consentendo di concordare le modalità di ammortamento del finanziamento, prevedendo il pagamento anche a rate non costanti, contrariamente alla norma oggi in vigore

L'articolo 5 chiarisce che la priorità di cui all'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, deve essere riferita all'anno del contratto o dell'inizio lavori per le navi in proprio.

L'articolo 9 prevede il ripristino nella corresponsione del contributo di interesse per quelle navi che, avendo perso il requisito della più alta classe RiNa, lo riacquistino in un biennio.

L'articolo 10 estende l'applicazione della presente legge a tutte le domande di finanziamento già presentate per le quali, alla data della sua entrata in vigore, non sia intervenuta delibera di finanziamento.

L'articolo 11, infine, integra i limiti di impegno attualmente disponibili in base alla legge 20 dicembre 1974, n. 684.

In effetti, il disegno di legge in questione, anche se non apporta modifiche sostanziali alla normativa in vigore, introduce alcuni miglioramenti in ordine soprattutto allo snellimento delle procedure (determinazione del prezzo nave, criteri di priorità, variazioni del tasso, eccetera) e apre uno spiraglio verso l'applicazione di un sistema di copertura dei rischi contro l'aumento dei costi di produzione. Appare, invece, carente ai fini della piena operatività del credito navale, e ciò non tanto per l'insufficienza degli stanziamenti, ma soprattutto perché non concorre in modo significativo a ridurre il problema centrale rappresentato dall'economico reperimento dei mezzi finanziari occorrenti.

Sulla base dei limiti di impegno previsti dalla legge n. 684 (7 miliardi l'anno per il periodo 1977-1980) e dal disegno di legge n. 2123 (15 miliardi nel 1978 e 10 miliardi per ciascuno degli anni dal 1979 al 1982), è possibile procedere ad un calcolo orientativo – assumendo, per semplicità, finanziamenti pari al 70 per cento del prezzo nave e contributi pari al 50 per cento del tasso contrattuale – della domanda di naviglio che i nuovi stanziamenti potranno stimolare.

Al riguardo, è da premettere, con riferimento alle navi da carico di oltre 2 mila tonnellate di stazza lorda, che sono in attesa del credito navale unità già in esercizio comportanti un finanziamento dell'ordine di 365 miliardi e, quindi, contributi di interesse per 22 miliardi; sono state inoltre acquisite dai cantieri navi per consegne entro il 1980 richiedenti un finanziamento per circa 560 miliardi e contributi per 34 miliardi.

Poiché i limiti di impegno disponibili in base alla legge n. 684 e al disegno di legge n. 2123 assommano a 83 miliardi (28 più 55), residuano appena 27 miliardi (83 meno 56), importo sufficiente ad assistere investimenti per 630 miliardi e, quindi, finanziamenti agevolati per 440 miliardi, quindi il 70 per cento dei 630 miliardi.

Devo osservare che la domanda potenziale dell'armamento nazionale nel periodo 1978-1982, calcolata essenzialmente con riferimento alle esigenze di rinnovo della flotta, cinque per cento all'anno, dovrebbe stabilirsi in circa 1,2 milioni di tonnellate compensate con un investimento di 1.500-1.600 miliardi ed un finanziamento di 1.000-1.100 miliardi. D'altra parte un fabbisogno di nuovi ordini per un tonnellaggio di poco inferiore a quello indicato è necessario, sulla base dell'attuale carico di lavoro, per saturare la capacità produttiva dei cantieri nazionali fino al 1982.

Di tutta evidenza è quindi l'insufficienza del contributo di interessi, ponendosi

già ora il problema del rifinanziamento per un importo all'incirca doppio di quello (27 miliardi) disponibile per nuovi ordini.

Come già detto, la nuova normativa sul credito navale, pur presentando indiscutibili miglioramenti rispetto al passato, non riesce ancora a colmare il notevole divario esistente, in materia di agevolazioni finanziarie e creditizie, fra l'armamento nazionale e quello della maggior parte dei paesi concorrenti, divario per giunta aggravato dalle difficoltà che il primo incontra nel reperimento di mezzi a breve nell'attuale periodo di restrizioni creditizie.

L'individuazione, quindi, di misure finanziarie integrative atte a ristabilire per il settore armatoriale e, di riflesso, per quello cantieristico, condizioni di competitività sul piano internazionale diventa non soltanto indispensabile, ma urgente.

Ciò posto, un deciso miglioramento della situazione in atto potrebbe essere conseguito attraverso l'adozione, nell'ambito dei provvedimenti attesi per il riassetto del settore navalmeccanico (legge-quadro), di misure idonee ad assicurare che: gli stanziamenti per contributi di interesse siano commisurati, come già visto, alle effettive necessità di finanziamento; sia resa più agevole la provvista di fondi da parte degli istituti finanziatori; l'ammortamento del mutuo possa fruire di un periodo di grazia non inferiore a tre anni; il contributo agli interessi possa essere corrisposto direttamente alle imprese che ne beneficiano indipendentemente dalle condizioni effettive delle operazioni di finanziamento; in via alternativa o complementare al credito navale in lire, i finanziamenti possano essere assunti anche in valuta estera con garanzia dello Stato per il rischio di cambio.

Desidero ora illustrare brevemente il contenuto di queste proposte e di queste indicazioni. Per quanto riguarda la provvista di fondi per gli istituti finanziatori, in ordine a questo problema, di importanza decisiva ai fini dell'operatività del credito navale, sono preliminarmente da ricordare le notevoli difficoltà incontrate dagli istituti finanziatori nel collocamento nelle obbligazioni e dei certificati di deposito emessi in correlazione alle operazioni di credito navale a causa non soltanto della loro lunga durata, ma soprattutto a motivo della grave crisi che negli ultimi anni ha investito il mercato del reddito fisso.

Ciò posto, una soluzione di notevole interesse può essere individuata nell'ambito dell'investimento obbligatorio in titoli (cosiddetto vincolo di portafoglio) posto a carico delle aziende di credito: detto investimento dovrebbe infatti essere esplicitamente esteso alle obbligazioni ed ai certificati di deposito emessi dagli istituti in correlazione ad operazioni di credito navale, analogamente a quanto stabilito per altri settori (credito fondiario ed edilizio, credito agrario e di miglioramento, finanziamento della cassa depositi e prestiti).

Per quanto riguarda il periodo cosiddetto di « grazia », tale forma di agevolazione, largamente consentita per altri settori economici e, in alcuni paesi concorrenti per lo stesso credito navale, dovrebbe consistere nel differimento di almeno tre anni del rimborso della quota capitale delle prime sei semestralità di mutuo, fermo restando il pagamento dei relativi interessi. Per evitare, peraltro, che gli oneri conseguenti a tale differimento ricadano sugli istituti finanziatori, sarebbe necessario che il rimborso della quota capitale considerata venisse in ogni caso assicurato dallo Stato, attraverso un maggiore intervento finanziario nei primi tre anni di ammortamento o, per meglio dire, un'anticipazione degli interventi, i quali pertanto, globalmente considerati, rimarrebbero sostanzialmente immutati.

Un aspetto indubbiamente negativo sarebbe rappresentato dalla sensibile riduzione, per i primi tre anni delle operazioni finanziarie assistibili, ove non venissero corrispondentemente adeguati i limiti di impegno per contributi.

Vorrei fare una considerazione relativa allo sganciamento del contributo di interessi dalle operazioni di finanziamento. Tale operazione di finanziamento, in

pratica riguarda il disegno di legge presentato dal senatore Fossa che è stato assorbito dal provvedimento che stiamo considerando.

La proposta in oggetto tende a far sì che il contributo agli interessi possa essere in ogni caso corrisposto nella misura massima consentita direttamente agli aventi diritto quali che siano; considera poi l'istituto erogante, la valuta in cui è espresso il finanziamento, l'importo e la durata del finanziamento stesso.

Si avrebbe in tal modo la possibilità di accedere a forme diverse e più agevoli di finanziamento, anche in valuta estera.

In merito a tale proposta, si osserva che: *a*) l'auspicato ricorso ai prestiti in valuta estera da parte delle imprese interessate dovrebbe poter avvenire in alternativa al credito navale ordinario, ovvero in via complementare rispetto ad esso. In quest'ultimo caso dovrebbe essere ammessa, allorché si renda disponibile il credito navale, la conversione del finanziamento in valuta estera in finanziamento agevolato in lire; *b*) la garanzia dello Stato per il rischio di cambio potrebbe essere accordata, analogamente a quanto già consentito per i prestiti concessi dalla BEI, per le variazioni rispetto al cambio vigente al momento dell'erogazione eccedenti il cinque per cento.

Dopo le indicazioni di alcune misure che potranno essere ulteriormente esaminate e valutate in sede di elaborazione del piano organico di settore della cantieristica navale, ritengo di poter affermare che malgrado le carenze – soprattutto di ordine finanziario – emerse nel corso dell'illustrazione, il provvedimento realizza tuttavia un significativo miglioramento rispetto alla vigente normativa in materia di credito navale, per cui si è dell'avviso che possa contribuire a stimolare il mercato navale e colmare, altresì, le vistose differenze esistenti in fatto di incentivi tra la nostra cantieristica e quella degli altri paesi concorrenti. Oltre a queste considerazioni vi è anche una ragione di urgenza che mi induce a chiedere l'approvazione del provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MAROCCO

TOMBESI. Desidero iniziare accennando all'importanza dei due provvedimenti oggi all'ordine del giorno e ringraziare i due relatori per il loro approfondito lavoro. Si tratta di due provvedimenti certamente importanti, rispetto ai quali, nell'accingerci alla loro approvazione, dobbiamo auspicare che i meccanismi di erogazione dei contributi siano sufficientemente celeri.

Detto questo, devo rilevare che il problema di fondo della nostra cantieristica non è tanto quello del tipo di provvidenze che ci accingiamo ora a varare, quanto quello della capacità produttiva esuberante, problema che è in parte collegato, particolarmente in Italia, ai costi elevati.

Vorrei cogliere questa occasione per chiedere al Governo una indicazione circa la predisposizione di un piano organico di settore nell'ambito del piano comunitario che prevede una spesa di 450 miliardi per la ristrutturazione e riconversione dei cantieri navali europei. Questo mi sembra particolarmente importante perché dalla riconversione delle strutture produttive dipende la possibilità del salvataggio delle costruzioni navali in Europa e particolarmente in Italia. Ciò vuol dire ridurre la capacità di produzione. Ho sentito il collega Cuffaro esprimere delle valutazioni critiche sull'obiettivo di riduzione della capacità produttiva che si è prefisso la CEE, ma non credo che a nessuno sfugga l'esigenza di un tale obiettivo.

Riduzione della capacità produttiva significa anche riduzione dei corrispondenti posti di lavoro e creazione di altri in attività lavorative equivalenti. Interessante è la disponibilità dimostrata dai sindacati verso discorsi di questo genere, relativi alla mobilità di lavoro. D'altra parte in Italia abbiamo in questo settore una crisi di sovraproduzione che non risale solo al 1973 ma al 1968. Il primo piano di ristrut-

turazione della cantieristica (piano Caron) si prefiggeva l'obiettivo di concentrare il settore in tre punti: Genova-Sestri, Castellammare di Stabia e Monfalcone. L'unico cantiere chiuso, invece, è stato quello di San Marco.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* I cantieri chiusi sono stati tre: Trieste, Venezia e Taranto.

TOMBESI. Ribadisco che non mi risulta siano stati chiusi i cantieri Muggiano a La Spezia o Orlando a Livorno. Ecco perché pongo l'accento sul discorso del ridimensionamento.

Collega Cuffaro, non solo il piano del 1968 non ha funzionato, ma dopo il 1973, quando la crisi della cantieristica si è manifestata in tutta la sua gravità, anche in relazione al problema del costo della energia, si sono costruiti altri impianti. Questo discorso l'ho già fatto al presidente dell'IRI e a quello della Fincantieri. A Monfalcone, ad esempio, abbiamo il cantiere più attrezzato d'Italia, dove sono stati spesi moltissimi soldi e dove la crisi si fa sentire con maggiore evidenza.

Per queste considerazioni, i provvedimenti in discussione vanno bene, ma occorre conoscere qual è l'impegno del Governo in questo settore, l'impegno delle partecipazioni statali e di tutto il capitale pubblico ai fini di un sollecito varo del piano di ristrutturazione dell'attività cantieristica.

PRESIDENTE. Informo gli onorevoli componenti della Commissione che la V^a^ Commissione bilancio ha espresso parere favorevole al disegno di legge in discussione; possiamo quindi procedere nei nostri lavori, se la Commissione lo ritiene, fino all'approvazione definitiva del provvedimento.

BAGHINO. Perché si è reso necessario questo provvedimento sul credito navale? Perché la politica creditizia non ha dato i risultati che si pretendevano da essa sia per gli accertamenti, sia per la burocratizzazione, a causa dei concerti e degli assensi che occorrevano per poter ottenere questo credito. Tanto è vero che dal 1976 abbiamo dei residui passivi che si vorrebbero utilizzare in modo da non dover gravare sulla entità del provvedimento; bisogna far si che esso rappresenti un credito per iniziative venture, cioè dal 1° gennaio 1978.

Nel credito navale vi è un richiamo agli stanziamenti che sono stati effettuati nel 1976. Sono residui passivi che dovrebbero essere utilizzati al di fuori del provvedimento che abbiamo all'esame.

Perché non ha dato un buon esito la politica del credito? Vi sono stati fenomeni di speculazione e di spreco; è risultato sbagliato anche il fondamento del finanziamento, perché gli istituti di credito non si sono accontentati di queste norme per cui non vi è stata la possibilità di dare credito ai costruttori, con la conseguente cessazione dell'attività costruttiva.

Il provvedimento presenta un altro inconveniente: ha alleggerito queste norme, ma vi è una richiesta di cambiare addirittura il meccanismo creditizio, nel senso di trovarne uno più idoneo. Mi pare che al Senato, proprio per l'intervento dei rappresentanti del Governo, questa scelta del nuovo meccanismo sia stata rinviata ad un momento successivo. Certo che questo è stato oggetto di discussione al Senato: il problema è che si ritarda ulteriormente la ripresa delle costruzioni.

Lamento pure che al Senato non sia stato accettato l'emendamento volto a concedere credito alla costruzione di navi da crociera ordinate entro il 30 giugno 1979, che avrebbe potuto incentivare notevolmente le costruzioni. I presentatori di questo emendamento hanno dovuto ritirarlo.

PRESIDENTE. No, onorevole Baghino, quell'emendamento è stato accettato.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* È stato accettato: si parla di navi destinate a servizi turistici.

BAGHINO. No, non è stato accettato.

PRESIDENTE. Le faccio osservare che l'articolo 2 del provvedimento in esame

dice: « Lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima... di un contributo nel pagamento degli interessi in ragione... del 60 per cento del tasso contrattuale per le navi destinate a servizi turistici, ordinate entro il 30 giugno 1979, nonché per le unità di stazza lorda inferiore alle 3.000 tonnellate ».

BAGHINO. Ma non si tratta di navi da crociera.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ma non si adopera la dizione « navi da crociera »; si parla di « navi adibite ai servizi turistici ».

BAGHINO. Nel *Resoconto Sommario* del Senato si legge: « Su invito del senatore Mola, con il quale concorda il rappresentante del Governo, i presentatori dell'articolo 2-*bis* dichiarano di ritirarlo riservandosi di ripresentarlo in Assemblea ».

PRESIDENTE. Ma l'emendamento è stato poi ripresentato in Assemblea e approvato.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Sono stati anzi aggiunti altri 5 miliardi per il 1978.

BAGHINO. Rimarrà allora agli atti che il capoverso riguardante il 60 per cento del tasso contrattuale si riferisce indiscriminatamente a tutte le navi, anche quelle da crociera. Il dubbio che è stato espresso anche in Aula, infatti, era proprio questo.

PRESIDENTE. Non « indiscriminatamente »: alle navi destinate a servizi turistici.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* La dizione « navi da crociera » avrebbe incluso anche quelle passeggeri. Abbiamo allora voluto usare, più correttamente, l'espressione « navi destinate a servizi turistici », che sono un tipo di bene-nave particolare per il servizio crocieristico.

BAGHINO. Un'altra richiesta che riguarda questo provvedimento è quella di individuare istituti di credito adeguati a questo compito. Non dico che questa indicazione debba trovare posto nella legge, ma certamente sarebbero necessarie da parte del Governo iniziative di ricerca di istituti creditizi adeguati, proprio per facilitare la funzione del credito, che deve essere concesso tempestivamente. Non è chiaro nella mente del Governo, e di troppa gente, che la ripresa dell'attività marinara non tarderà molto, e noi dovremo evitare di trovarci impreparati. Io non sono tanto pessimista al riguardo, anche perché le statistiche dei comitati europei si sono spesso rivelate, in passato, del tutto errate, per cui non dovremmo dar loro tanto credito quanto gliene abbiamo dato in precedenza.

Il primo capoverso dell'articolo 3, che si riferisce all'acquisto all'estero di navi non superiori a 3 mila tonnellate, mi fa piacere per un verso, cioè per l'estensione, non mi fa piacere per un altro verso, perché io sostengo che vi è molto naviglio vetusto al di sotto delle 3 mila tonnellate, e che dovremmo avere privilegi, interventi di finanziamento ed incentivi tali da promuovere la sostituzione di quelle con navi costruite nei nostri cantieri. Daremmo così certamente lavoro almeno a cantieri medi e piccoli. Questo è un punto importante, tanto che ieri, in una riunione con gli armatori liberi, ho chiesto per iscritto i dati completi circa l'età del naviglio al di sotto delle 3 mila tonnellate.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LIBERTINI

BAGHINO. Rilevo che non è stata mai dedicata una particolare attenzione ai medi e piccoli cantieri. Tra l'altro, rinnovo qui l'allarme per i cantieri di Pietra Ligure, La Spezia e Carrara, in relazione alle recentissime dichiarazioni del ministro Donat-Cattin alla Commissione industria della Camera, secondo le quali la GEPI – dalla quale dipendono appunto questi

cantieri – sta per esaurire i fondi a sua disposizione. Quattro mesi fa, anzi, nel rifiutare una commessa, ha dichiarato di non intendere continuare a finanziare questi cantieri.

Io prego il sottosegretario Rosa di studiare questo settore, con particolare riferimento a quei tre cantieri che ho indicato, e di farci magari sapere qualcosa in merito, anche perché è difficile sapere la verità. I giornali amano infatti pubblicare ciò che viene detto da tante parti; e quindi oggi magari si dà una notizia positiva, che domani diventa negativa; poi c'è una smentita, poi non se ne parla più, poi si dice magari che tutti i dipendenti sono in cassa integrazione.

Debbo far presente di non essere riuscito ad avere questi dati nemmeno direttamente dai cantieri.

MAROCCO, *Relatore*. Onorevole Baghino, le faccio notare che nel corso della relazione ho fornito anche questi dati. Le ripeto qui che sono in attesa di credito navale unità già in esercizio, comportanti un finanziamento dell'ordine di 365 miliardi e che, inoltre, sono stati richiesti dai cantieri per consegne entro il 1980, finanziamenti per 560 miliardi.

BAGHINO. Onorevole Marocco, l'entità della attuale domanda di credito è un dato importante; forse mi è sfuggita. Prendo atto di quanto Ella ha detto. Io ero a conoscenza di un solo dato, quello riguardante la cantieristica. Mi risultava essere quattro i contratti stipulati dopo il 1977; questi contratti riguardano, torno a dire, soltanto la cantieristica, e sono di un importo pari a 54 miliardi.

Debbo poi manifestare il mio disappunto poiché, mentre a questi due provvedimenti sono state date le più ampie possibilità di pubblicizzazione e di miglioramento attraverso una duplice discussione svoltasi nell'altro ramo del Parlamento (il 13 dicembre sono stati discussi in Commissione in sede referente, alla fine dello stesso mese in Aula; ai primi di aprile sono tornati nuovamente in Commissione e il 13 aprile in Aula) e la presentazione di emendamenti, alla Camera il provvedimento è stato assegnato direttamente in Commissione in sede legislativa, limitandosi così la pubblicità dei lavori e la partecipazione agli stessi di tutti i gruppi.

Se mi fossi opposto all'assegnazione in sede legislativa, sarebbe stata soltanto pubblicizzata la volontà ritardatrice del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, mentre non sarebbe stato evidenziato il significato, lo scopo di tale opposizione, cioè una maggiore conoscenza del contenuto del provvedimento e un approfondimento della discussione parlamentare.

Nel nostro regolamento è detto che le riunioni delle commissioni in sede legislativa sono pubbliche. Ma di fatto pubbliche non sono. Questo è grave, anche perché i due provvedimenti all'esame sono molto attesi dai costruttori, dagli armatori, e, soprattutto, dalle numerose maestranze che avvertono il pericolo della chiusura dei cantieri. Per questo, ripeto, sarebbe stato opportuno e necessario un ampliamento della discussione. Non solo, ma una discussione fatta prima in Commissione e poi in Aula, avrebbe consentito a noi tutti di apportare alcune modifiche migliorative del testo legislativo. Trovandoci, invece, in sede legislativa, se noi dovessimo presentare degli emendamenti, correremmo il rischio di sentirci accusare di voler ritardare l'approvazione del provvedimento senza renderci conto della gravissima situazione in cui versano i cantieri. Pur volendo unicamente migliorare la legge e renderla più rispondente alle attuali esigenze del settore navale, si finirebbe, presentando emendamenti, per essere giudicati come coloro che vogliono mettere il « bastone fra le ruote », coloro che danno fastidio, che sono insensibili alla situazione delle maestranze (la continua crisi dei cantieri ha causato una notevole perdita di maestranze qualificate; queste, infatti, non potendo più avere la sicurezza della continuità del lavoro nei cantieri navali italiani, si sono trasferite in cantieri stranieri).

È proprio in considerazione di questa situazione che il gruppo Movimento socia-

le italiano-destra nazionale non presenterà emendamenti al disegno di legge n. 2123, avendo anche la speranza che l'impegno, confermato qui dal Governo, di presentare al Parlamento il piano riguardante la ristrutturazione dell'industria cantieristica entro due mesi dall'entrata in vigore del provvedimento testé discusso venga rispettato.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, l'impegno è questo; è stato anche confermato dal Governo.

BAGHINO. Purtroppo, signor Presidente, noi a certi impegni, a causa della passata esperienza, crediamo con difficoltà.

PRESIDENTE. Il problema, onorevole Baghino, non è credere o non credere, ma agire per garantire che gli impegni siano rispettati.

BAGHINO. Comunque, dicevo, anche se noi interverremo sui singoli articoli ed evidenzieremo alcune carenze, rinunceremo a presentare emendamenti per le ragioni prima dette.

Restiamo comunque molto preoccupati per la grave situazione di disagio di questi lavoratori che non hanno, ripeto, alcuna tranquillità sulla conservazione del loro posto di lavoro. Teniamo presente che questa situazione si ripercuote negativamente sulle rispettive famiglie, ma anche, più in generale sull'intero contesto sociale, sulla collettività delle località in cui questi lavoratori vivono. È noto a tutti, infatti che un'attività fiorente, pienamente positiva, in attivo, favorisce il sorgere di altre attività collaterali.

PANI. In larga parte, condivido le considerazioni svolte dal relatore onorevole Marocco, sul disegno di legge prima esaminate, e mi limiterò dunque ad alcune concise considerazioni, tenuto conto del fatto che siamo in una situazione certo non ideale, dal punto di vista di chi si proponga una disamina approfondita di un provvedimento, allo scopo di individuare eventualmente le lacune da colmare.

Ci troviamo a dover assumere una decisione rapida: dobbiamo addirittura concludere oggi l'*iter* di questi due provvedimenti sulla cantieristica e sul credito navale che nascono come provvedimenti-tampone, tali da intervenire in un contesto di crisi e di emergenza nel settore considerato. Il fatto di discutere in questa situazione, comporta indubbiamente un certo disagio e non ci consente (perché sarebbe quasi tempo perduto) di entrare nel merito delle specifiche osservazioni per quanto riguarda l'articolato.

Partendo dalle generali premesse da cui abbiamo preso le mosse, dobbiamo dedurne che – tutto sommato – è opportuno che in questo momento i due provvedimenti di legge siano approvati. Alcune mie considerazioni generali si richiamano alle osservazioni contenute nella relazione dell'onorevole Cuffaro e nell'intervento dell'onorevole Tamburini, relativamente al dibattito sul disegno di legge concernente la cantieristica italiana.

I provvedimenti in esame propongono necessariamente tutta la questione della politica marinara da portare avanti. Si tratta – ma non intendo in questa sede affrontare questi problemi – di questioni di grossa portata, che riguardano, ad esempio, la formazione della domanda di naviglio, l'organizzazione tecnologica dei cantieri e tutta la politica cantieristica che si fa in Italia, partendo anche dall'individuazione di questi punti che occorre profondamente modificare. Come ripeto, non desidero in questa sede proporre una serie di argomenti, che ritengo appartenere ad un dibattito più generale, oggi in atto in Italia, che attiene alla crisi economica.

Desidero osservare che non mi convince o, quanto meno, non mi trova sodisfatto, una politica che punti esclusivamente sull'arma del sostegno, sull'arma dell'assistenza, utilizzando praticamente uno strumento che si traduce nell'erogazione di somme piuttosto cospicue da parte dello Stato, senza che però si realizzi, almeno per il momento, una svolta, un cambiamento notevole nella situazione. Ho fatto queste osservazioni, per sottolineare che anche con il

provvedimento già discusso i problemi di fronte ai quali ci troviamo rimangono del tutto aperti.

Il disegno di legge n. 2123 tiene conto di alcuni degli aspetti più negativi delle leggi precedenti, soprattutto per quanto riguarda lo snellimento delle procedure (ciò significa anche qualche misura a riduzione per lo meno degli interessi passivi), e soprattutto tiene conto dei problemi posti dalla lievitazione dei prezzi. Non trascura, quindi, la questione della modifica dei tassi di interesse, nel senso che l'intervento previsto a favore delle imprese tende praticamente a mantenere costante l'abbattimento del tasso da parte dello Stato.

L'altra osservazione che desidero fare riguarda l'articolo 3, e cioè i finanziamenti che sono concessi per l'acquisto delle navi all'estero. Questa può essere una questione controversa, in quanto può essere non auspicabile una chiusura quasi di tipo autarchico a difesa della cantieristica italiana. Un'azione di tal genere potrebbe non introdurre elementi di equilibrio nella determinazione del prezzo delle navi; tuttavia, mi domando se, nel momento in cui la nostra industria cantieristica attraversa difficoltà così imponenti, non sarebbe stato opportuno, magari per un breve periodo, escludere la possibilità di acquistare le navi all'estero. Dal momento che in Italia il sistema consente una incentivazione abbastanza consistente, mi sembrerebbe possibile attuare questo tipo di difesa per un certo periodo.

In linea generale, tuttavia, anche il disegno di legge sul credito navale rimane nell'ambito di una normativa di sostegno, di incentivazione ed assistenza ad un tipo di attività che, di per sé, dimostra di non essere in grado di procedere da sola. In qualche misura, ci induce ad una riflessione il fatto che ci sia sempre più bisogno di incentivi, sostegni ed assistenza, in forme diverse; che cosa occorre realizzare in questo settore? Possiamo rimanere sempre prigionieri di una linea di politica marinara, della flotta, che in sostanza non ha fornito risultati complessivamente sodisfacenti, arenandoci in un sistema perennemente in crisi? Nel 1976, le operazioni di credito navale si sono tradotte in contributo annuo per lire 9.726 milioni 170.000; queste operazioni di credito intervengono su finanziamenti di oltre 212 miliardi, ma quello che ci sgomenta è ben altro. Queste operazioni di credito navale, e, quindi, questo contributo annuo, significano che lo Stato italiano, in 15 anni, per consentire un credito a tasso agevolato per certe iniziative di costruzioni navali, spende ben 139 miliardi per l'abbattimento degli interessi: in 15 anni!

Variamo oggi una legge che si inserisce in questa linea che, sotto un certo profilo, migliora la situazione nel senso che non mantiene fisso il tasso di abbattimento degli interessi, ma ne determina tuttavia una variazione in rapporto alla lievitazione dei prezzi, sia pure entro un ambito prefissato. Questo crea una situazione più favorevole nei confronti dello armatore che intenda acquistare o costruire una nave e si avvalga dei vantaggi recati dalla legge sul credito navale; questo significa anche che siamo di fronte alla possibilità – da parte dello Stato – di una maggiore erogazione di denaro, sempre in rapporto all'esigenza di abbattimento dei tassi di interesse.

È venuto forse il momento di riflettere su come poter uscire da questa situazione, cioè su come possa essere articolata una politica che comporti l'eliminazione (o perlomeno la diminuzione) dell'intervento dello Stato in termini di contributo a fondo perduto, per contributi all'abbattimento di interessi, in termini di assistenza.

Nel frattempo, non si può non condividere l'esigenza che è alla base del disegno di legge in esame.

CERAVOLO. Vorrei porre una domanda. Nel passato, ci eravamo preoccupati di avere un controllo da parte del Parlamento sull'erogazione del credito navale. Siamo riusciti ad avere una forma di controllo attraverso lo strumento del bilancio. Ora, veniamo a sapere, per esempio, che una nave che costa 25 miliardi gode

di un contributo annuo di 823 milioni. Ma in realtà, non siamo in grado di esercitare alcun controllo effettivo, perché non sappiamo per quanti anni il contributo sarà dato e di quale portata esso sarà negli anni futuri. Quindi, non possiamo sapere quanto ogni singola nave venga a costare; non sappiamo quanto venga dato dallo Stato come credito e quanto come riduzione del prezzo in base alle leggi sulla cantieristica. Ritengo che un vero controllo potrebbe essere esercitato, soltanto se fossimo in possesso di dati complessivi.

Vorrei sapere se è possibile conoscere per ogni nave quale sia il costo per l'armatore, quanto sia stato dato dallo Stato come credito navale e quanto sia stato versato dallo Stato come premio alla cantieristica.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MAROCCO, *Relatore*. Ringrazio i colleghi intervenuti e ribadisco le considerazioni già svolte nella relazione introduttiva.

ROSA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il provvedimento al nostro esame è stato definito provvedimento-tampone, viceversa credo anzitutto di dover correggere questa definizione chiamandolo provvedimento-ponte, come passaggio fra l'attuale condizione del settore e quella che dovrà essere in prospettiva, come richiamato da molti colleghi. Il piano di settore è confermato, per questo mi sembra più appropriato parlare di provvedimento di collegamento, di passaggio, per definire la sua natura contingente e le sue finalità provvisorie. Desidero poi sottolineare l'impegno di lavoro di questa Commissione che anche in questa occasione ha dimostrato una particolare sollecitudine, sicché oggi possiamo passare all'approvazione di un provvedimento molto atteso.

Desidero altresì ringraziare il relatore, onorevole Marocco, che, pur nella ristrettezza dei tempi, ha dato la possibilità di valutare tutti gli elementi che sono alla base del provvedimento, sicché possiamo dire che con stringatezza di linguaggio ma completezza di argomentazioni ha presentato il disegno di legge in tutte le sue indicazioni. Desidero inoltre ringraziare quanti sono intervenuti nel dibattito per i contributi che hanno dato di considerazione e di critica e di suggerimenti e che avendo preannunciato il voto favorevole vanno incontro ad una richiesta non solo del relatore e del Governo ma anche del settore industriale considerato.

Entrando nel merito del provvedimento, desidero ricordare che l'equilibrio della bilancia dei trasporti marittimi costituisce, nell'ambito della politica economica generale, un obiettivo di fondamentale importanza che non può essere validamente perseguito senza l'aiuto di una adeguata flotta nazionale, la quale, per operare competitivamente, ha bisogno di rinnovarsi, di svilupparsi in funzione delle esigenze anche e principalmente dei traffici internazionali. Con i suoi 11 milioni di tonnellate di stazza lorda la flotta italiana occupa il decimo posto nella graduatoria mondiale ed il terzo posto fra i paesi del Mercato comune europeo. Quindi, possiamo dire che si pone tra le flotte più accreditate, fra le maggiori flotte del mondo. Ciò nonostante la posizione raggiunta non può essere certamente considerata sodisfacente e la conferma l'abbiamo quando esaminiamo la bilancia dei trasporti marittimi che per il 1976 presenta un *deficit* mai raggiunto di ben 526 miliardi e 500 milioni di lire; e questo dato preoccupa ancora di più quando si consideri che per l'anno 1975 il *deficit* è stato di 373 miliardi e 200 milioni di lire. Questo divario deve imputarsi principalmente alle rilevanti differenze esistenti tra gli incassi e i noli pagati; bisogna dire però che anche questo *deficit* va considerato e rapportato al fenomeno della svalutazione della nostra moneta. Ma dobbiamo anche aggiungere che la nostra flotta non parteci-

pa adeguatamente ai traffici internazionali soprattutto se si considera un dato: per il 1976 abbiamo coperto per appena il 24 per cento il movimento di merci sbarcate e imbarcate in Italia in traffico internazionale. Quindi, il problema è quello di rendere più competitiva la nostra flotta in campo internazionale per poter sostenere adeguatamente la forte e agguerrita concorrenza che viene dai paesi marinari. In particolare, bisogna anche considerare quei paesi che usano ricorrere al deprecabile fenomeno delle bandiere-ombra, perché al di là di quella che può essere l'incidenza dei paesi direttamente concorrenti con il nostro, quello che maggiormente pesa nello squilibrio è l'apporto di concorrenza dei paesi che praticano la marineria-ombra. Il superamento del divario esistente tra il nostro e gli altri paesi e quindi il raggiungimento del fattore competitività, può essere realizzato solo con una politica di contenimento dei costi di gestione e di potenziamento quantitativo e principalmente qualitativo della nostra flotta.

Sicché credo che le nostre costruzioni debbano indirizzarsi soprattutto alle navi specializzate, ad alta tecnologia (navi porta-*containers* e traghetti merci) molto richieste per i traffici interni ed internazionali.

Per inciso ricorderò che i grandi mezzi di trasporto marittimi, come le navi cisterna di oltre 250 mila tonnellate, sono entrati in crisi, per cui la costruzione va indirizzata verso un tonnellaggio - diciamo - alto-medio, intorno alle 150 mila tonnellate.

Per raggiungere questi obiettivi occorre predisporre una efficace normativa in materia di credito navale. Possiamo far risalire al 1962 l'inizio di una politica organica in questa materia. Mi riferisco alla legge 9 gennaio 1962, n. 568, e alle sue successive proroghe fino al 1977. Con questa legge sono stati stanziati 437 miliardi ed effettuati 6.295 pagamenti a rate semestrali. Approssimativamente un finanziamento per 4.500 miliardi per investimenti da 7.000 a 7.500 miliardi. I risultati non possono dirsi completamente sodisfacenti, ma occorre riconoscere che sono stati tuttavia apprezzabili e che eventuali carenze vanno imputate soprattutto all'insufficienza dei mezzi messi a disposizione e qualche volta alla complessità delle procedure concessorie.

Il disegno di legge al nostro esame tende appunto ad ovviare ad alcuni di questi inconvenienti, a rifinanziare le leggi precedenti e a introdurre sostanziali modifiche intese allo snellimento delle procedure e alla riduzione dei tempi occorrenti per il pagamento dei contributi. In tal senso è stato previsto un ulteriore limite per il 1978 di 15 miliardi.

A questo punto devo una risposta all'onorevole Baghino circa le navi da crociera. Il disegno di legge inizialmente prevedeva lo stanziamento di 10 miliardi per cinque anni (dal 1978 al 1982). Quando mi sono trovato di fronte al problema del contributo nel pagamento degli interessi delle navi da crociera che faceva riferimento anche ai prezzi contrattuali (nella misura non del 50 per cento ma del 60 per cento), esso mi è apparso insormontabile. Lo stanziamento iniziale, stando ad alcune notizie, era già quasi tutto assorbito, sicché privilegiare le crociere avrebbe potuto portare un turbamento nello equilibrio finanziario che era stato raggiunto. Così, con insistenza - fortunatamente positiva nel risultato - presso il ministro del tesoro, siamo riusciti ad elevare di 5 miliardi lo stanziamento previsto anche per le navi di tipo turistico che sappiamo alcuni privati hanno già commesso a cantieri a partecipazione statale. In conclusione 55 miliardi stanziati per finanziamenti della durata massima di 15 anni che fanno prevedere investimenti complessivi per circa 800 miliardi.

Inoltre, è stata prevista una notevole facilitazione consistente nel fatto che il credito agevolato viene corrisposto all'inizio dei lavori di costruzione della nave, sulla base del prezzo contrattuale.

Un altro elemento interessante del provvedimento è quello del criterio di automaticità per la variazione dei tassi massimi. Così, non ci sarà più la procedura

di ricorso ai Ministeri interessati al concerto per la valutazione dell'aumento della variazione. La variazione del tasso sarà – ripeto – automatica, con tutti i vantaggi che è facile prevedere.

Per queste ragioni riteniamo che il provvedimento risponda nel migliore dei modi agli indirizzi e alle valutazioni espresse dal Parlamento. Trattandosi di un provvedimento-ponte esso verrà ripreso con maggiore approfondimento e completezza di indicazioni politiche, nel momento in cui il Governo avrà completato il piano di settore che, come previsto nel provvedimento n. 2122, sarà consegnato al Parlamento nel termine di due mesi dalla entrata in vigore del provvedimento stesso.

Nel rinnovare pertanto il ringraziamento al relatore e a quanti sono intervenuti nella discussione, mi associo all'auspicio espresso dall'onorevole Marocco per l'approvazione di questo provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Per i lavori relativi alla costruzione, alla trasformazione, alla modificazione nonché alle grandi riparazioni di navi, lo importo dei finanziamenti, previsti dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni, da parte di aziende ed istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui allo articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, non può eccedere il 70 per cento del prezzo stabilito contrattualmente tra impresa e cantiere, ovvero preventivato dal cantiere che assume in proprio i lavori medesimi. Tale prezzo è maggiorato, in caso di nuova costruzione, del 10 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari sostenuti durante i lavori.

Il prezzo di cui al precedente comma deve essere ritenuto accettabile, in via preliminare, dal Ministero della marina mercantile, tenendo conto, per le nuove costruzioni, esclusivamente del prezzo di unità similari sul mercato italiano.

Il finanziamento non può superare, in ogni caso, la durata di quindici anni.

(*È approvato*).

ART. 2.

Il tasso massimo di riferimento da applicarsi ai finanziamenti di cui alla presente legge sarà fissato inizialmente dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

Successivamente, a scadenze semestrali, tale tasso massimo si modificherà automaticamente in connessione con il variare del costo di provvista dei fondi per la concessione dei finanziamenti sostenuto dalle aziende e dagli istituti di cui all'articolo 1; il tasso massimo stabilito rimarrà, comunque, valido sino all'entrata in vigore di quello successivo.

Le modalità delle variazioni automatiche del tasso massimo sono fissate con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

Lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima, per l'intera durata dei finanziamenti, di un contributo nel pagamento degli interessi in ragione:

del 50 per cento del tasso contrattuale per le unità di stazza lorda eccedente le 3.000 tonnellate;

del 60 per cento del tasso contrattuale per le navi destinate a servizi turistici, ordinate entro il 30 giugno 1979, nonché per le unità di stazza lorda inferiore alle 3.000 tonnellate.

Il tasso contrattuale sopra indicato non potrà, comunque, essere superiore al tasso massimo di riferimento di cui al primo comma.

(*È approvato*).

ART. 3.

I finanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate e di età non superiore a dieci anni.

Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni cinque, la durata massima di anni dieci del finanziamento è ridotta di altrettanti anni di quanto l'età della nave supera gli anni cinque.

Per le navi di cui ai precedenti commi è ritenuto accettabile dal Ministero della marina mercantile il prezzo valutato allo atto dell'autorizzazione all'importazione.

Per i finanziamenti concessi ai sensi dei commi precedenti, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima – per la durata dei finanziamenti stessi – di un contributo nel pagamento degli interessi in ragione del 35 per cento del tasso contrattuale, che non potrà essere superiore al tasso massimo di riferimento di cui all'articolo 2.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è pagato, durante il periodo di ammortamento, in tante semestralità costanti quante sono quelle del relativo finanziamento, per il tramite dell'istituto finanziatore, per un ammontare complessivo pari alla differenza tra la somma degli interessi dovuti dall'impresa all'istituto finanziatore, per tutta la durata dell'operazione, in base al tasso contrattuale stabilito ed al piano di ammortamento concordato, e la somma che risulterebbe a carico dell'impresa medesima deducendo da detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento tale contributo è calcolato, invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna quota di finanziamento erogata secondo lo stato di avanzamento dei lavori della nave.

Per la concessione del contributo di cui alla presente legge non è più richiesto il parere del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Per il pagamento delle singole rate del contributo sugli interessi, è emesso, in relazione ad ogni atto d'impegno, un apposito ruolo di spesa fissa, intestato all'istituto finanziatore, che accrediterà all'impresa gli importi relativi.

L'impresa è tenuta a presentare al Ministero della marina mercantile, nella prima decade del mese anteriore alla data stabilita per il pagamento della rata di contributo statale, una dichiarazione da cui risulti che nessuna modifica è intervenuta nelle condizioni previste dalla legge per ottenere il contributo medesimo.

In difetto della dichiarazione di cui al precedente comma il Ministero della marina mercantile dispone la sospensione del pagamento della rata di contributo.

L'impresa finanziata è, altresì, tenuta a comunicare immediatamente al Ministero della marina mercantile eventuali modifiche delle condizioni previste per la concessione del contributo.

Per i contributi già disposti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni, in corso di erogazione, le disposizioni dei commi precedenti si applicheranno per il pagamento delle rate residue, a decorrere dal 1° luglio 1979.

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche ai finanziamenti di cui agli articoli 5 e 6 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

(*È approvato*).

ART. 5.

Per l'ammissione al contributo si farà riferimento ai criteri di priorità, di cui all'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, stabiliti nell'anno nel quale sono stati perfezionati i contratti o abbiano avuto inizio i lavori in proprio.

ART. 6.

Qualora a completamento dei lavori il prezzo finale superi del 10 per cento quello globale di cui all'articolo 1, all'impresa finanziata può essere concesso un ulteriore finanziamento sulla differenza con le modalità ed alle condizioni previste negli articoli precedenti.

(*È approvato*).

ART. 7.

L'articolo 2 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, è abrogato.

(*È approvato*).

ART. 8.

Il primo comma dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, così come modificato dall'articolo 2 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale, ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa, alle navi da pesca e per il trasporto del pescato di stazza lorda superiore alle 150 tonnellate nonché alle navi destinate ad attività di ricerca o industriali ».

(*È approvato*).

ART. 9.

La corresponsione del contributo nel pagamento degli interessi, che sia cessato a causa dell'avvenuta perdita da parte delle unità finanziate dei requisiti della più alta classe del R.i.N.a., potrà essere ripristinata qualora i requisiti di classe vengano riacquistati nell'arco di un biennio.

(*È approvato*).

ART. 10.

La presente legge si applica anche a tutte le domande di finanziamento già avanzate, a meno che, alla data della sua entrata in vigore, sulle stesse non sia intervenuta la deliberazione di finanziamento da parte delle aziende ed istituti di credito di cui al precedente articolo 1.

(*È approvato*).

ART. 11.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dalle precedenti norme sul credito navale, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno di lire 15.000 milioni per l'anno 1978 e di lire 10.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1979 al 1982.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato in ciascun anno ad assumere impegni anche sui limiti autorizzati per gli anni successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi abbia luogo a partire dall'anno cui si riferisce il limite sul quale l'impegno è assunto.

(*È approvato*).

ART. 12.

Per l'esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni contenute nel regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 31 gennaio 1975, n. 162.

Con decreto del Ministro della marina mercantile saranno emanate ulteriori eventuali disposizioni esplicative ed applicative della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 13.

Alla copertura dell'onere finanziario di lire 15 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1978 si farà fronte mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti del capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario anzidetto.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BAGHINO. Il voto favorevole del gruppo del MSI-destra nazionale a questo provvedimento viene dato con compiacimento per la previsione del finanziamento per la costruzione di navi destinate ad attività di ricerca in acque marittime, cosa che non esisteva nella precedente normativa riguardante il credito navale.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà posto in votazione a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato nella seduta del 18 gennaio 1978.

Ricordo ai colleghi che nelle precedenti sedute si è conclusa la discussione sulle linee generali e si è affidato l'esame degli articoli ad un Comitato ristretto i cui emendamenti, approvati in linea di massima dalla Commissione, sono stati trasmessi per il parere di competenza alle Commissioni I e V, che si sono espresse favorevolmente.

Informo altresì i colleghi che, oltre agli emendamenti scaturiti dal lavoro del Comitato ristretto, ve ne sono altri due, rispettivamente degli onorevoli Pani e Federico, non concordati nell'ambito del Comitato ristretto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, a condizione che vengano fissati limiti precisi all'espansione della spesa aziendale e sia modificato il primo comma dell'articolo 17. Il parere della Commissione affari costituzionali è favorevole, senza condizioni.

Possiamo quindi procedere all'approvazione degli emendamenti, che sono già noti, e che perciò non illustro. Annuncio inoltre di aver presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti),

approvando il disegno di legge numero 2005, rilevato come le attuali strutture organiche della direzione generale MCTC non sono adeguate per provvedere nei tempi previsti alla definizione dei piani e dei provvedimenti legislativi indicati,

impegna il Governo

a fornire a detta direzione tutto il personale necessario, sia della carriera direttiva tecnica e amministrativa, che della carriera di concetto ed esecutiva, mediante lo spostamento di personale da altri uffici del Ministero o da altre amministrazioni dello Stato, valendosi di tutte le possibilità offerte dalla normativa vigente ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi limito ad esprimere per il momento il consenso del Governo quanto meno sulle linee generali degli emendamenti, che impegnano in sostanza non solo il Governo, ma anche il Parlamento e le forze politiche, a realizzare entro il prossimo anno una sistemazione generale del settore delle ferrovie in concessione.

Il mio augurio è che questa revisione generale del sistema permetta di pervenire ad una serie di piani di risanamento di queste ferrovie – tra quelle che non verranno soppresse – in maniera da corrispondere non solo alle esigenze del traffico, ma anche alla necessità, da più parti prospettata, di una loro ristrutturazione, di un loro ammodernamento, per porle in grado di rispondere anche in termini produttivistici al sistema nazionale dei trasporti, così da correggere, o per lo meno rendere più utile, lo sforzo che la collettività nazionale, in questo come in altri settori dei trasporti, deve fare, accollandosi quella quota di oneri che corrisponde alla caratterizzazione sociale del trasporto stesso.

L'impegno non sarà lieve. Nel corso della replica sul piano poliennale il ministro ha parlato di uno stanziamento di 40 mila miliardi (nel complesso, tra spesa di esercizio e di investimento) in un decennio, per rendere produttivo il settore delle ferrovie statali. Credo di non essere lontano dal vero supponendo che per le ferrovie in concessione sarà disponibile circa un decimo di questa cifra: per affrontare questi problemi in maniera globale e ordinata, tenendo conto del punto di partenza e di un ragionevole punto di arrivo, lo Stato nel prossimo decennio sopporterà un onere di circa 4 mila miliardi. La cifra è notevole, e corrisponde al significato politico degli emendamenti proposti ai vari articoli, e in particolare all'articolo 15.

La mia replica potrebbe anche integrarsi con alcune notizie che mi sono state chieste circa l'utilizzazione dei 200 miliardi, stanziati dalla legge n. 493 del 1975, da parte delle quattro ferrovie che in ispecie sono oggetto di questa nostra discussione. Consegno ai commissari una nota scritta; devo dire, però, che purtroppo non si sono fatti grandi passi avanti nella utilizzazione di questi fondi. In sostanza si può dire che solo la Circumvesuviana ha utilizzato in misura massiccia (cioè quasi totalmente) i fondi stanziati, mentre per le altre ferrovie – le Nord Milano, la Cumana e la Circumflegrea – siamo ancora agli atti preliminari di progettazione per l'utilizzazione dei fondi.

Le Nord Milano sono travagliate da vicende che interessano anche la stampa. Per la Cumana e la Circumflegrea, che utilizzano una quota abbastanza importante dei fondi, siamo ancora a livello di progettazione; così come si è ancora a questo punto – pur se la stessa non riguarda la legge in discussione – per la Alifana, che rientra in un piano generale di ristrutturazione del sistema ferroviario dell'area napoletana, cui ha posto mano la regione.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo.

BAGHINO. Siamo in sede di discussione generale!

PRESIDENTE. No, onorevole Baghino. Il sottosegretario Degan ha appena concluso la sua replica.

BAGHINO. Signor Presidente, non mi pare che la discussione generale su questo provvedimento sia stata conclusa. Abbiamo, in materia, seguito un metodo anomalo, da me per altro condiviso, che rappresenta una eccezione: invece di continuare la discussione generale, si è dibattuto su alcuni emendamenti, che per altro non sono stati formalizzati in Commissione. Non intendo sollevare una questione, ma ritengo che ragioni di opportunità e di cortesia imporrebbero di rinviare l'esame del provvedimento, per consentire a tutti di approfondire gli emendamenti e di portare il proprio contributo alla discussione, senza dover sottostare al ricatto dell'ora e di un'urgenza che non riesco a capire.

Non va dimenticato che si tratta di un provvedimento che comporta un notevole impegno di spesa, tant'è che si è dovuto ricorrere al marchingegno dell'ordine del giorno per permettere al Ministero dei trasporti di intervenire in una certa maniera.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Vi è pur sempre la discussione sugli articoli e sugli emendamenti alla quale lei può prendere parte!

BAGHINO. Ho già detto che non intendo formalizzare la mia richiesta. So perfettamente di poter intervenire in sede di discussione degli articoli. Quel che ritengo non sia possibile fare è discutere tanto in fretta. Come concludere una discussione del genere alle 14 meno venti? Credete che anche la nostra Commissione debba procedere ad oltranza, con una seduta unica? Facciamolo pure. Volete costringerci a restare qui ininterrottamente, approfittando del fatto che voi potete darvi dei turni? Subisco. Ma che il provvedimento sia votato oggi pomeriggio anzi-

ché stàmane non credo danneggi nessuno. Come pretendere, ripeto, di varare in modo così frettoloso un provvedimento di così rilevante importanza ?

Chiedo dunque un breve rinvio, che ci consenta di discutere l'articolato con una certa tranquillità e di prendere visione degli emendamenti. Una delle ferrovie cui fa riferimento il progetto di legge è in condizioni così gravi che non si può non essere favorevoli agli interventi che per essa prevede il disegno di legge: cerchiamo però di dare un minimo di ordine ai nostri lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, le riassumo i termini della procedura che è stata seguita. Nella seduta del 5 aprile 1978 si è conclusa la discussione generale, essendosi esauriti gli interventi con la nomina di un Comitato ristretto – di cui anche ella faceva parte –, che si è riunito ed ha elaborato una serie di emendamenti. Questi ultimi sono stati presentati in Commissione che li ha approvati, in linea di massima, nella seduta del 13 aprile 1978, inviandoli poi alle Commissioni competenti per il parere. Stamane si sono svolte le repliche del relatore e del Governo.

BAGHINO. Insisto nell'affermare che la discussione generale non è stata chiusa !

PRESIDENTE. Prendo atto della sua affermazione, onorevole Baghino; non posso per altro che confermarle quanto già detto circa l'*iter* del disegno di legge.

A questo punto, a meno che non vi siano proposte formali di sospensione della seduta, proseguiamo con l'esame degli articoli.

BAGHINO. Avevo chiesto una sospensione della seduta, anche di breve durata.

PRESIDENTE. Insiste nella sua richiesta ?

BAGHINO. Sì, signor Presidente. Chiedo che l'esame degli articoli sia rinviato a domani per consentire un approfondimento degli emendamenti.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Mi dichiaro contrario alla richiesta di un rinvio. Il disegno di legge è atteso da tempo, sia dalle Ferrovie Nord di Milano che da quelle di Napoli. D'altronde gli emendamenti sono stati attentamente elaborati dal Comitatto ristretto e presentati a suo tempo in Commissione, sicché tutti i colleghi hanno potuto prenderne conoscenza. Non vi è alcun motivo, a mio avviso, per non continuare i lavori.

BAGHINO. Chiedo che la seduta sia sospesa per due ore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale richiesta.

(*Non è approvata*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Per le ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea per le quali, a' termini dell'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, sono stati disposti finanziamenti per l'ammodernamento e potenziamento, gli interventi finanziari di cui alla legge 2 agosto 1952, numero 1221, modificata ed integrata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080, ed all'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, e successive modificazioni, sono sostituiti, a decorrere dal 1977, da sovvenzioni annue da determinare secondo i criteri stabiliti dalla presente legge.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo le parole: a decorrere dal 1977, *aggiungere le parole*: e fino al termine stabilito dal terzo comma dell'articolo 15.

Pongo in votazione tale emendamento.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi articoli 2 e 3 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

(*Spese di esercizio finanziate dalla sovvenzione dello Stato; quote patrimoniali*).

La sovvenzione annua da accordare ai sensi della presente legge è diretta a promuovere la gestione dei servizi ferroviari in condizioni di equilibrio economico attraverso il finanziamento di una parte delle spese di esercizio determinato ai sensi dei successivi articoli, con inclusione degli oneri di cui agli articoli 6 e 7 nonché delle quote annue finanziarie e patrimoniali già indicate sotto le lettere *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Il pagamento della sovvenzione può essere in tutto o in parte sospeso nei casi previsti dall'articolo 203 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

(*È approvato*).

ART. 3.

(*Revisione annua parametrica della sovvenzione di esercizio*).

Per ciascuna delle ferrovie di cui all'articolo 1 la quota parte della sovvenzione annua relativa alle spese di esercizio - non coperte da introiti - è stabilita annualmente con revisione parametrica a decorrere dal 1977 in base ai seguenti elementi:

a) importo convenzionale di base delle spese di esercizio determinato con riferimento a quelle verificatesi nell'anno 1975, revisionando gli oneri di tale anno al fine di valutarne l'ammontare con riguardo ad una razionale, efficiente ed economica gestione, tenute presenti possibili comparazioni con analoghi oneri di aziende similari;

b) incidenze percentuali della spesa di personale e del complesso delle rimanenti componenti la spesa di esercizio, rispetto all'importo convenzionale di cui alla precedente lettera *a*).

I coefficienti annuali di variazione dei costi per la revisione parametrica saranno determinati, secondo modalità da definire con il regolamento di esecuzione di cui all'articolo 14, facendo riferimento: per la spesa di personale, ad un organico-tipo ed alla media ponderale annua dei costi di retribuzione globale lorda valutati convenzionalmente al terzo scatto di anzianità; per il complesso delle rimanenti componenti della spesa di esercizio, a voci fondamentali e relativi costi unitari.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 4.

(*Variazioni dell'importo convenzionale di base*).

Qualora nel corso di un anno intervengano modifiche nei programmi di esercizio oppure nell'organico del personale o in altri elementi fondamentali, ritenute ammissibili dal Ministero dei trasporti, di intesa con il Ministero del tesoro, l'importo base convenzionale delle spese di esercizio di cui alla lettera *a*) dell'articolo 3 è corrispondentemente modificato.

BAGHINO. Signor Presidente il presente disegno di legge non tiene conto della serie di decreti e di provvedimenti che sono stati recentemente approvati dal Parlamento per raggiungere il pareggio dei bilanci delle aziende esercenti ferrovie.

PANI. Onorevole Baghino, il principio del pareggio dei bilanci è recepito nello articolo 10.

BAGHINO. Certamente, onorevole Pani; però, nell'articolo 4 si parla di un costante aggiornamento con conseguente

maggior finanziamento, che non so quanto sia compatibile con il principio del pareggio di bilancio. Nell'articolo 10 si prevede la parità dopo che qui si è consentito un aggravio di spesa.

PRESIDENTE. Senza voler polemizzare, onorevole Baghino, le domando se ha preso parte ai lavori del Comitato ristretto.

BAGHINO. Sì, signor Presidente, in due occasioni. In tale sede ho accettato la richiesta dell'onorevole Marzotto Caotorta di deliberare questi emendamenti (il relatore aveva già preso gli accordi) in Commissione per ottenere i pareri richiesti prima di impostare la nostra discussione. L'onorevole Marzotto Caotorta ha manifestato presso le Commissioni competenti in via consultiva questo orientamento di massima, ma, in realtà la nostra Commissione non si è mai espressa sul quadro generale del provvedimento, ma soltanto sugli emendamenti. Avuto il consenso su quegli emendamenti, siamo tornati a discutere degli emendamenti, senza prendere in considerazione il quadro generale della legge.

Questo è ciò che volevo dire e non per amore di polemica, ma per compiere un preciso dovere e per dimostrare che anche il mio gruppo si preoccupa di questi problemi.

Un altro punto che desidero sottolineare è che sarebbe stato più opportuno considerare separatamente le situazioni di ciascuna ferrovia nel definire il regime delle sovvenzioni. Infatti, le ferrovie Nord Milano presentano una situazione completamente diversa dalle altre ferrovie, nelle quali, a differenza delle prime, non si è avuto un notevole sperpero di denaro destinato per l'ammodernamento e il potenziamento delle strutture.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 4, di cui ho dato prima lettura e al quale non sono stati presentati emendamenti.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 5 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 5.

(*Incentivazione; penalizzazione*).

Qualora, a parità di programmi di esercizio, si determinino aumenti di unità di traffico, e/o riduzione negli organici del personale, potrà essere riconosciuto al concessionario un decimo della parte differenziale della minor sovvenzione.

L'ammontare della sovvenzione al netto dell'eventuale incentivazione di cui al primo comma, ed al lordo degli oneri di cui agli articoli 7 ed 8, non potrà comunque superare l'importo del relativo disavanzo risultante dal conto economico di esercizio aziendale, tenuto per i servizi sovvenzionabili, regolarmente approvato.

Qualora, invece, si determinino, per due anni consecutivi, riduzioni di unità di traffico non obiettivamente giustificate i cui minori introiti non trovino compensazione in corrispondenti minori costi per riduzione dei programmi di esercizio e/o delle prestazioni del personale, la sovvenzione da accordare potrà essere ridotta di un importo non superiore a due decimi della parte differenziale relativa al maggiore intervento.

Al terzo anno consecutivo il concessionario incorrerà di diritto nella decadenza della concessione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

(*Spese imprevedibili per eventi di carattere eccezionale*).

Le spese imprevedibili che l'azienda sostiene a seguito di eventi di carattere eccezionale per la ripartizione di danni causati da forza maggiore e per lavori e forniture straordinari, concorrono alla determinazione della misura della sovvenzione di esercizio dell'anno in cui le spese stesse sono state sostenute, purché preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Dopo le parole: forniture straordinarie, *aggiungere le parole*: o a seguito di decisioni giurisdizionali.

BAGHINO. Qual è il senso di questo emendamento ?

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Lo articolo 6, onorevole Baghino, ha lo scopo di accertare le spese imprevedibili per eventi di carattere eccezionale, in aggiunta alle spese preventivate. Ora, tra le spese imprevedibili si sono volute aggiungere con l'emendamento quelle derivanti da decisioni giurisdizionali che riguardano il contratto di lavoro. Vi sono, infatti, alcune sentenze della Corte di cassazione che sono pendenti e che se venissero estese recherebbero grossi oneri per le spese del personale. È chiaro che una azienda che si trovasse di fronte ad una sentenza che la obbligasse a dare un aumento di retribuzione, non previsto nel contratto o in relazione alla quale il contratto è dubbio, dovrebbe dare applicazione a tale sentenza e, pertanto, verrebbe a trovarsi di fronte ad un maggior onere derivante da forza maggiore, legato ad un caso eccezionale.

BAGHINO. Sono d'accordo, purché resti a verbale che l'emendamento si riferisce ad eventuali adattamenti a sentenze che possono intervenire in relazione a contratti di lavoro, cioè purché il termine « decisioni giurisdizionali » significhi soltanto questo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Marzotto Caotorta del quale ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

Do lettura degli articoli 7, 8 e 9, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 7.

(*Oneri finanziari originati dalle perdite di esercizio*).

Ove, nell'anno in esame, l'azienda abbia sostenuto oneri finanziari connessi con le perdite di esercizio, gli stessi concorrono alla determinazione dell'ammontare della sovvenzione nei limiti che i disavanzi di cassa medi mensili, risultanti da quelli annui valutati ai sensi degli articoli 2 e 6, rendono ammissibili sulla base del tasso medio ponderato non eccedente, comunque, quello previsto dal cartello interbancario.

(*È approvato*).

ART. 8.

(*Validità della sovvenzione annua, relativa corresponsione trimestrale, vincolo per la quota destinata alla manutenzione*).

La sovvenzione definitiva determinata per un anno è liquidabile, provvisoriamente, per il periodo successivo – salvo detrazione della quota riferita a spese non ricorrenti di cui agli articoli 6 e 7 – sino all'aggiornamento della stessa in base agli elementi di cui all'articolo 3.

La corresponsione delle sovvenzioni in atto avviene a trimestralità posticipate la cui liquidazione è disposta in tempo utile da parte del Ministero dei trasporti direttamente a favore del concessionario esercente. Eventuali riduzioni per i casi previsti nel secondo comma dell'articolo 2 saranno operate a carico della successiva trimestralità.

La quota di sovvenzione destinata alla copertura delle spese di manutenzione è versata in apposito conto corrente di tesoreria intestato al concessionario esercente con vincolo in favore dell'Ufficio provinciale MCTC, avente sede nel capoluogo della regione in cui la ferrovia si svolge, che

provvede allo svincolo in relazione ai lavori ed approvvigionamenti eseguiti o da eseguire.

(*È approvato*).

ART. 9.

(*Fondo comune per il rinnovo degli impianti e materiale rotabile*).

A decorrere dal 1978, per il rinnovo o per l'integrazione degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa è istituito, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, un capitolo denominato « fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiale rotabile » al fine di coordinare e razionalizzare gli interventi per le ferrovie in questione.

Le spese approvate per ogni singola azienda, al netto di eventuali recuperi, sono finanziate, in via prioritaria, con i fondi di rinnovo disponibili presso l'azienda stessa sino alla quota relativa all'anno 1977 e, per la restante parte, con il fondo comune di cui al primo comma.

L'utilizzazione del fondo comune è stabilita dal Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero del tesoro, sentito il Comitato tecnico interministeriale di cui all'articolo 13.

Il materiale rotabile di proprietà sociale, rinnovato o sostituito mediante l'utilizzo dei fondi di rinnovo di proprietà statale, o mediante l'utilizzo del fondo comune, passa integralmente in proprietà dello Stato e, conseguentemente, è riconosciuta al concessionario una quota di ammortamento secca del valore di tale materiale determinato in base a stima stabilita di comune accordo. In caso di dissenso, la stima è rimessa a giudizio di arbitri nominati uno dal Ministero dei trasporti, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente del Consiglio di Stato.

La predetta quota di ammortamento deve intendersi in aggiunta a quella già riconosciuta dall'articolo 2 per soli interessi, ai sensi delle lettere *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Analoga quota, la cui valutazione è da stabilire ai sensi del comma precedente, è riconosciuta per il materiale rotabile di proprietà sociale che, pur non interessato a lavori di rinnovamento, sia ceduto in proprietà dello Stato con delibera del competente organo sociale approvata con decreto del Ministro dei trasporti.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 10.

(*Tariffe*).

Le tariffe dei pubblici servizi di trasporto ferroviari in regime di concessione debbono essere variate in funzione delle variazioni subite dai costi di esercizio.

Le tariffe stesse sono approvate dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro e, a partire dal 1° gennaio 1979, non potranno, comunque, risultare inferiori a quelle praticate dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Le agevolazioni tariffarie e le concessioni di viaggio a carattere gratuito debbono essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il primo comma, aggiungere i seguenti:

Per il biennio 1978-1979 l'aumento della spesa corrente delle aziende esercenti ferrovie in regime di concessione – esclusi gli oneri di cui agli articoli 6 e 7 e tenuto conto delle eventuali variazioni previste all'articolo 4 – non potrà essere complessivamente superiore al 20 per cento di quella di competenza accertata per il 1977.

L'eventuale maggiore spesa delle aziende stesse per i predetti periodi dovrà essere fronteggiata esclusivamente mediante aumento delle tariffe.

PANI. A questo proposito, ricordo il precedente del decreto Stammati.

BAGHINO. Esatto. Senonché, data la entità del 20 per cento prevista dall'emendamento, se ci si riferisce al decreto Stammati l'emendamento è superfluo, mentre conserva la sua validità senza questo riferimento. Altrimenti si rischia di arrivare ad una « sommatoria » per giungere al pareggio di bilancio soprattutto attraverso l'aumento tariffario, con conseguenze negative sull'utente sprovvisto di auto propria o di altri mezzi di trasporto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Per quanto riguarda la modifica dell'articolo 10, desidero far osservare che da un calcolo effettuato su base biennale, risulta che si rimane nella media del 10 per cento prevista dal decreto Stammati. Non vi è, quindi una spesa maggiore.

Aggiungo che viene modificata anche la rubrica dell'articolo nei seguenti termini: « Limitazione delle spese di servizio e tariffe ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento all'articolo 10 di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 10, nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 11 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 11.

(*Analisi costi-benefici*).

Le aziende esercenti ferrovie in regime di concessione e le gestioni governative devono effettuare annualmente, e rimettere al Ministero dei trasporti, congiuntamente al bilancio aziendale, una analisi costi-benefici relativa al servizio da loro espletato.

(*È approvato*).

Do lettura del successivo articolo:

ART. 12.

(*Norme transitorie*).

Per il periodo di tempo intercorrente tra l'ultima sovvenzione annua, accordata ai sensi delle disposizioni in vigore precedentemente alla presente legge, ed il 31 dicembre 1976, allo scopo di ristabilire l'equilibrio economico delle aziende interessate, si provvede:

a) per le aziende non ancora pervenute alla terza revisione della sovvenzione di esercizio, ad accordare la successiva revisione della sovvenzione in atto ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata e modificata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080;

b) per le aziende già pervenute alla terza revisione della sovvenzione ai sensi della predetta legge n. 1080 del 1971, ad accordare una integrazione alla sovvenzione in atto in funzione dei maggiori costi di personale e dell'energia, nonché dei connessi oneri finanziari e degli effettivi introiti.

Per il 1977 restano confermate le quote dei fondi di rinnovo che risultano già stabilite all'entrata in vigore della presente legge, in aggiunta alla sovvenzione di cui all'articolo 2.

Per la ferrovia Circumflegrea, i sussidi integrativi di esercizio accordati e da accordare, ai sensi dell'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, in relazione alle perdite riferite al periodo anteriore al 1977, tenendo luogo della sovvenzione annua di esercizio, non sono ripetibili, in deroga all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenziale 12 aprile 1946, n. 338. Quelli accordati per gli esercizi decorrenti dal 1977 sino a quando non sarà data applicazione alla presente legge, saranno recuperati a carico della sovvenzione accordabile dal 1977.

In attesa che siano espletate le istruttorie per i provvedimenti di cui alle lettere *a*) e *b*) del primo comma, il Ministero dei trasporti è autorizzato a concedere acconti annui, per il periodo pregres-

so, sino al limite massimo annuo del 20 per cento della sovvenzione già accordata per la parte riferibile alla sola perdita di esercizio, importi che saranno recuperati a carico dei successivi interventi.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Si tratta di norme transitorie per l'erogazione dei contributi: non propongo un emendamento, bensì di collocare questo articolo dopo l'articolo 8.

BAGHINO. In sede di Comitato ristretto, si era parlato di questo, osservando che le norme transitorie potevano essere collocate al termine del disegno di legge. Mi meraviglio che ora le si voglia collocare a questo articolo, dopo l'articolo 8! Non sono contrario, ma ritengo essenziale una diversificazione di posizioni: la prima è limitata alle ferrovie di cui al titolo; l'altra è per tutte le ferrovie in concessione. In sede di Comitato ristretto avevamo lamentato proprio il pericolo della generalizzazione di alcune norme.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che di queste osservazioni si terrà conto in sede di coordinamento formale del testo.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Federico ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, punto b), *aggiungere le seguenti parole*:

L'integrazione della sovvenzione annua d'esercizio prevista dal quarto e quinto comma dell'articolo 1 della legge 29 novembre 1971, n. 1080 è accordata, sempreché ne ricorrano i motivi, anche alle aziende che hanno fruito unicamente della prima applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in pendenza dell'adozione del provvedimento di prima revisione della sovvenzione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Invito il presentatore a ritirare questo emendamento. Esso è ispirato da una imprecisa interpretazione della legge nel suo complesso: il presentatore sembra temere che la Circumflegrea non goda di altri benefici, in riferimento al provvedimento in esame. Questa rete già gode di sussidi integrativi, superiori ai contributi, accordati ogni anno in base al *deficit* di esercizio. Con l'approvazione dell'articolo 12 nel testo del disegno di legge la Circumflegrea non subisce alcun danno, ottenendo anzi una situazione di particolare favore.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo alla richiesta del relatore. Il Governo seguirà la corretta applicazione di questa legge, con particolare attenzione alle vicende della Circumflegrea, per evitare che siano eluse alcune finalità del provvedimento: quelle di assicurare alla ferrovia considerata la corresposione di quanto necessario per il suo funzionamento.

FEDERICO. Poiché dai chiarimenti forniti risulta fugata ogni preoccupazione circa il pericolo di discriminazioni a danno di questa ferrovia, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 12, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi articoli 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 13.

(*Comitato tecnico interministeriale*).

Per l'applicazione delle disposizioni previste dalla presente legge, è istituito un Comitato tecnico interministeriale la cui composizione sarà stabilita dal regolamento di esecuzione di cui all'articolo 14.

Il Comitato di cui al comma precedente adotterà le sue deliberazioni sentite le Regioni interessate.

L'onere per il funzionamento del suddetto Comitato farà carico al capitolo n. 1554 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

(*È approvato*).

ART. 14.

(*Regolamento di esecuzione*).

Con apposito regolamento di esecuzione, da emanarsi entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, saranno stabilite le norme di applicazione su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

(*Disposizioni da emanare per il riassetto tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa*).

Con successivi provvedimenti, da presentare alle Camere entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, si provvederà, per le ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, al riassetto tecnico-economico, tenute presenti le esigenze di inquadramento nel piano generale dei trasporti, previa determinazione, di intesa con le Regioni, della rete delle ferrovie da mantenere in esercizio.

In attesa dell'emanazione dei provvedimenti di cui al comma precedente, le ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge 29 novembre 1971, n. 1080, potranno usufruire, a partire dall'esercizio 1979, di acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del venti per cento della sovvenzione in atto già accordata e per la parte riferibile alle perdite di esercizio, per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione. Tali acconti saranno recuperati sugli importi che potranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento.

Sostituire l'articolo 15 con il seguente:

Entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, il Governo presenterà un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, tenute presenti le esigenze di inquadramento nel piano generale dei trasporti, previa determinazione, d'intesa con le regioni, delle linee ferroviarie eventualmente da sopprimere, di quelle da sostituire con servizi automobilistici, nonché dalle linee ferroviarie da mantenere in esercizio con individuazione di quelle aventi interesse locale e di quelle che possono includersi nella rete esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la quale, ove necessario, provvederà al loro ammodernamento e potenziamento.

Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in gestione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale gestita dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

I provvedimenti necessari per l'attuazione del piano di cui al primo comma entreranno in vigore il 1° gennaio 1980 e sostituiranno da tale data per tutte le ferrovie in concessione le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221 e successive modificazioni e integrazioni, nonché le disposizioni di cui all'articolo 27, lettera *b*) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121 ed all'articolo 4 del decreto-legge luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relativo alla concessione di sussidi integrativi di esercizio.

Alla stessa data del 1° gennaio 1980 viene differito il termine del 30 giugno 1978 previsto dalla legge 24 ottobre 1977, n. 813 per gli interventi a favore della ferrovia Domodossola-Confine svizzero che, per il periodo di proroga, si operano nei limiti indispensabili per assicurare la prosecuzione del servizio e nelle forme già previste dalla predetta legge.

Le ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge 29 novembre 1971, numero 1080, potranno usufruire, per l'esercizio 1979, di acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del venti per cento della sovvenzione in atto già accordata o per la parte riferibile alle perdite di esercizio, per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione. Tali acconti saranno recuperati sugli importi che dovranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma.

È stato inoltre presentato dai deputati Pani, Guasso e Amarante il seguente subemendamento al nuovo testo dell'articolo 15 concordato dal Comitato ristretto:

Al terzo comma sostituire le parole: e sostituiranno da tale, *con le parole*: da tale data cesseranno di avere vigore.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Questo subemendamento non modifica la sostanza dell'articolo cui si riferisce e pertanto non mi dichiaro contrario ad esso. Sottolineo la necessità che l'intervento legislativo sia continuativo, in modo da non creare interruzioni tra la normativa vigente ed il nuovo provvedimento derivante dal previsto piano di risanamento delle ferrovie in questione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per il subemendamento mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Pani, Guasso e Amarante all'emendamento sostitutivo dell'articolo 15, di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

BAGHINO. L'ultimo comma del nuovo testo dell'articolo 15 prevede un maggior vantaggio in favore delle ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge n. 1080 del 1971. Tali ferrovie potranno usufruire di un anticipo sulla future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, che può arrivare fino al 20 per cento della sovvenzione in atto per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione.

Mi chiedo se questo comma abbia la sua giusta collocazione in questo articolo 15 o se non sia più giusto collocarlo nell'ambito dell'articolo 12, dove si parla della terza revisione della sovvenzione. Mi pare, infatti, che l'ultimo comma dell'attuale articolo 15 ponga delle condizioni ulteriori e successive a quelle previste alla lettera *b*) dell'articolo 12. Naturalmente, lo spostamento da me proposto potrebbe avvenire in fase di coordinamento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. L'articolo 12 si riferisce soltanto ad un certo tipo di aziende, mentre l'articolo 15 si riferisce a tutte le altre. Non mi pare che le due situazioni possano essere confuse.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore integralmente sostitutivo dell'articolo 15, nel testo modificato dal subemendamento testé approvato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 16.

(*Rinvio ad altre disposizioni*).

Per quanto non previsto dalla presente legge restano in vigore, in quanto applicabili, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 16 con il seguente:

Per quanto non previsto dalla presente legge si osservano, in quanto applicabili,

le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221 e successive modificazioni e integrazioni.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Desidero far notare che questo emendamento va riferito sostanzialmente a due sole parole; con esso si intende sostituire le parole « restano in vigore » con le parole « si osservano ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 16.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 17.

(*Provvedimenti finanziari*).

All'onere derivante dalla presente legge – valutato per l'anno 1977 in lire 5.500 milioni e per l'anno 1978 in lire 20.000 milioni – si provvede per l'anno finanziario 1977 con le somme già iscritte al capitolo n. 1652 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno medesimo.

Alla dotazione del capitolo, di cui all'articolo 9 della presente legge, si provvede, per l'anno finanziario 1978, mediante riduzione delle somme che, a titolo di rinnovi, figurano iscritte ai capitoli nn. 1652, 1653, 1654 e 7272 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, sulla scorta delle proposte che a tal fine saranno formulate dal ministro dei trasporti.

Il ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno.

Come preannunciato, gli onorevoli Marzotto Caotorta, Russo Ferdinando e Federico hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti),

approvando il disegno di legge n. 2005, rilevato come le attuali strutture organiche della direzione generale MCTC non sono adeguate per provvedere nei tempi previsti alla definizione dei piani e dei provvedimenti legislativi indicati,

impegna il Governo

a fornire a detta direzione tutto il personale necessario, sia della carriera direttiva, tecnica e amministrativa, che della carriera di concetto ed esecutiva, mediante lo spostamento di personale da altri uffici del Ministero o da altre amministrazioni dello Stato, valendosi di tutte le possibilità offerte dalla normativa vigente ».
(0/2005/1/10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno con la riserva che, qualora, alla luce di una puntuale verifica, risultasse impossibile rispettare le indicazioni in esso contenute, provvederà a rispettarle proponendo alla prima occasione innovazioni normative in materia.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insistiamo per la votazione, signor Presidente.

AMARANTE. Desidero intervenire, signor Presidente, per illustrare brevemente, a nome del gruppo comunista, i motivi del nostro voto favorevole al disegno di legge in discussione.

Il disegno di legge al nostro esame è stato approvato dal Senato il 18 gennaio scorso con procedura d'urgenza, perché urgenti sono gli interventi che si richiedono. Tuttavia, l'*iter* del provvedimento non è stato celere come i colleghi senatori prevedevano, ma ciò non per minore sensibilità rispetto a quella dimostrata dalla Camera dei deputati. Il ritardo è da ascri-

versi, infatti, essenzialmente alla crisi di Governo che ha bloccato per lungo tempo ogni attività legislativa.

Il testo pervenutoci dal Senato ha comunque suscitato alcune perplessità in diversi gruppi della nostra Commissione, la quale, perciò, ha ritenuto doveroso dedicarsi ad un ulteriore approfondimento, in aggiunta a quello già operato dal Senato, delle questioni poste dal disegno di legge n. 2005.

La nostra Commissione aveva elaborato nei mesi scorsi, con i contributi di tutti i gruppi, proprie linee sul complesso dei problemi riguardanti le ferrovie in concessione ed in gestione governativa.

Un primo approdo di questa elaborazione si ebbe con la discussione e l'approvazione della legge 24 ottobre 1977, n. 813, recante provvedimenti per la ferrovia Domodossola-Confine svizzero. In tale provvedimento, con l'aggiunta dell'articolo 2 al testo originario, è stato previsto non solo il riscatto anticipato di quella ferrovia, ma anche la definizione entro il 30 giugno 1978, dell'assetto generale del sistema delle ferrovie in concessione secondo i decreti, allora ancora da emanarsi, in attuazione della legge n. 382 del 1975.

La nostra Commissione, dunque, era ed è convinta – unitariamente – della necessità dell'adozione di provvedimenti organici e definitivi e della necessità di porre fine, perciò, alla pratica dei provvedimenti parziali, di soccorso, adottati senza una preventiva, precisa scelta di fondo.

Quei provvedimenti hanno comportato l'erogazione di ingenti somme secondo un metodo che non ha mai risolto i problemi di queste ferrovie, pur costituendo un enorme dispendio di risorse finanziarie della collettività.

In occasione del ricordato dibattito sulla già ricordata legge per la Domodossola-Confine svizzero, anche il Governo assunse l'impegno di affrontare il problema delle ferrovie in concessione nel suo complesso ed in tempi brevi. Di qui la perplessità nostra e degli altri gruppi per un provvedimento governativo, certo urgente, ma, ancora una volta, parziale.

Riteniamo, per queste ragioni, che il lavoro svolto, prima dai colleghi del Senato e poi dalla nostra Commissione abbia portato, ora, ad un testo che, pur prevedendo ancora erogazione di sussidi, tuttavia fissa scadenze certe a questo sistema e, soprattutto, mette finalmente e concretamente in moto procedure per un sistema completamente diverso.

Si tratta, in realtà, di procedere, con scadenze certe e prefissate, alla reale attuazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 e, in particolare, all'affermazione del principio che le ferrovie o sono gestite dallo Stato attraverso la propria azienda autonoma, oppure sono gestite dalle Regioni secondo l'organizzazione che le singole regioni intendono darsi. Ciò significa superare il sistema delle concessioni, il quale, se aveva una ragione d'essere nel secolo scorso, certamente non ne ha più alcuna oggi.

È necessario inoltre procedere all'attuazione, unitamente all'assetto giuridico prima richiamato, di concreti piani di risanamento economico, di potenziamento e ammodernamento effettivo, in ciò considerando, da un lato, lo stato di gravissimo degrado di queste ferrovie che spesso pone perfino problemi di regolarità e di sicurezza dell'esercizio, e, dall'altro, il valore che dette ferrovie hanno e possono avere per lo sviluppo dei trasporti locali e nazionali e, di conseguenza, per lo sviluppo complessivo di intere zone.

Il testo oggi in approvazione impone, perciò – nella nuova stesura dell'articolo 15 – la presentazione, entro sei mesi, da parte del Governo, di intesa con le regioni, del piano concernente il trasferimento delle ferrovie concesse o in gestione governativa alle regioni o all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Ciò significa, anche, giungere a due soli tipi di gestione: quella statale e quella regionale, eliminando le gestioni governative e quelle private.

Lo stesso nuovo testo dell'articolo 15 sancisce che, a decorrere dal 1° gennaio 1980, cessino tutte le contribuzioni finora vigenti, dando luogo, da quella data, ad una nuova e più moderna normativa. En-

tro il 1979, pertanto, l'assetto giuridico prima accennato ed il piano di risanamento, potenziamento e ammodernamento devono essere concretamente attuati e non più rinviati. Su questo - che è un punto cardine - dovrà esservi il più preciso impegno del Governo e delle singole regioni e vi sarà certamente un nostro intenso e puntuale impegno.

Onorevoli colleghi, è dagli anni cinquanta che la situazione delle ferrovie in concessione viene denunciata da tutti senza tuttavia trovare adeguate soluzioni. È tempo, dunque, che si provveda in modo più puntuale, e, soprattutto, secondo una linea generale chiara e di profondo rinnovamento.

Lo stato di obsolescenza o di fatiscenza di molta parte degli impianti esige una spesa, che secondo calcoli al di sotto della realtà, ascende ad oltre 1.200 miliardi di lire: una spesa ingente.

Si tratta, tuttavia, di valutare il fatto che un risanamento effettivo ed una gestione diversa possono assegnare a questo investimento un carattere produttivo e positivamente incidere sullo sviluppo di zone, soprattutto nel Mezzogiorno e nelle isole, le quali sono state fino ad ora penalizzate anche a causa dell'inadeguato e talvolta assurdo sistema di trasporto.

Il gruppo comunista pertanto voterà a favore del disegno di legge in discussione, perché, com'è stato motivato dai colleghi Pani e Guasso, noi comunisti riteniamo che esso possa contribuire a modificare questa situazione ed avviare quell'effettivo rinnovamento che la situazione e le popolazioni richiedono a noi ed a tutte le forze democratiche.

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore del provvedimento in discussione, pur ritenendo che esso contenga norme molto concessive non adeguate alle diverse situazioni delle ferrovie cui si riferisce il disegno di legge.

Voteremo a favore anche perché riteniamo che questa Commissione sarà presto chiamata a discutere il problema delle ferrovie in concessione in un quadro più generale ed organico.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico i risultati della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale » (*Approvato dal Senato*) (2123):

Presenti 27
Votanti 26
Astenuti 1
Maggioranza 14
Voti favorevoli . . 26
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 » (*Approvato dal Senato*) (2122):

Presenti 30
Votanti 29
Astenuti 1
Maggioranza 15
Voti favorevoli . . 29
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea » (*Approvato dal Senato*) (2005):

Presenti 30
Votanti 29
Astenuti 1
Maggioranza 15
Voti favorevoli . . 29
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Per il disegno di legge n. 2122:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Forte, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi.

Per il disegno di legge n. 2123:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Cuffaro, Federico, Forte, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Tamburini, Tombesi.

Per il disegno di legge n. 2005:

Amarante, Baghino, Baldassari, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Forte, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Tamburini, Tombesi.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 14,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO