COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

17.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 LUGLIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1735) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 4, 7, 10, 11

BOCCHI FAUSTO 9, 10

CIAMPAGLIA GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 5

GRIPPO UGO, *Relatore* 5

LUCCHESI PINO 3, 8, 9

PERNICE GIUSEPPE 3

QUIETI GIUSEPPE 11

RICCARDI ADELMO 3

SANGUINETI MAURO 4, 5, 10, 11

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 11, 12

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14,30.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1735).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 maggio 1984.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, mentre la VI Commissione – per la quale tuttavia è già decorso il termine regolamentare – non si è pronunciata.

Proseguiamo nella discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI. Prendo la parola a titolo esclusivamente personale e quindi non intendo impegnare il gruppo della democrazia cristiana in ordine a questo disegno di legge. Debbo dire innanzitutto che trovo abbastanza paradossale oggi, 12 luglio 1984, esaminare un provvedimento la cui valenza temporale è limitata al periodo 1° gennaio-30 giugno dello stesso anno, vertente su problemi di carattere specifico.

In secondo luogo, trovo ugualmente paradossale che sia stato presentato un provvedimento su una materia, come ripeto, specifica, nel momento stesso in cui il Governo sta predisponendo, nell'ambito del piano triennale di rilancio dell'economia marittima, i disegni di legge formali di rifinanziamento delle precedenti normative di sostegno al credito navale, alla cantieristica ed all'industria delle riparazioni navali.

In terzo luogo, trovo poco apprezzabile il fatto che si predisponga un provvedimento di questa natura quando i progetti di legge di rifinanziamento producono effetti dalla data in cui le leggi precedenti cessano di avere efficacia. Ciò mi sembra abbastanza strano e poco compatibile con quella logica di programmazione e di piano che si tende a porre alla base dell'azione di rilancio del Ministero della marina. Personalmente, quindi, riterrei opportuno accantonare il provvedimento in discussione e affrontare la problematica in sede di esame dei disegni di legge concernenti il sistema di assistenza da parte dello Stato, rispettivamente, al crerito navale, all'industria cantieristica nazionale ed all'industria delle riparazioni navali.

ADELMO RICCARDI. Le osservazioni critiche svolte dal collega Lucchesi non ci trovano indifferenti, tuttavia riteniamo che si debba procedere all'approvazione del disegno di legge in esame. Innanzitutto, dobbiamo dire che noi avvertiamo l'incoerenza, i ritardi che hanno caratterizzato il

modo di affrontare la problematica, però rileviamo come, con la scadenza delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 il settore venga ad essere privato di una sia pur minima forma di incentivazione. Ci pare pertanto opportuno riflettere su tale aspetto. Noi voteremo tuttavia a favore di questo disegno di legge. Non vorremmo però che questa posizione fosse interpretata come uno degli elementi tendenti ad incrementare polemiche e contraddizioni tra assetti territoriali importanti del nostro paese (mi riferisco, ad esempio, ai problemi attuali di Genova e Trieste). Il dibattito svoltosi al Senato in argomento ha coinciso, infatti, con un momento di grande tensione particolarmente acuta in alcune città, come quelle cui poc'anzi ho fatto riferimento.

Indubbiamente ci troviamo di fronte a un provvedimento che non affronta punti essenziali atti ad invertire le linee di tendenza che si manifestano nel settore. Indubbiamente il settore ha bisogno di un piano di sostegno organico, capace di invertire l'attuale situazione che vede una progressiva diminuzione di importanza della nostra flotta rispetto a quella mondiale. Attualmente rappresentiamo il 2,3 per cento, quando in altre epoche abbiamo raggiunto anche la percentuale del 5,5. Come se ciò non bastasse, dobbiamo anche rilevare che una gran parte delle navi sono vetuste, fatiscenti, con attrezzature tecnologicamente superate. Il nostro compito è quindi quello di riportare la nostra flotta in una posizione di forza sempre rispetto alla concorrenza degli altri paesi, anche se esistono problemi di intervento finanziario, di ristrutturazione e di progettazioni di navi che, seppur parzialmente, sono tenuti presenti nella normativa al nostro esame.

Concludendo, con queste annotazioni critiche, ribadiamo il nostro consenso al disegno di legge n. 1735.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. A nostro avviso, perché questo disegno di legge abbia un significato, abbiamo bisogno di sapere dal rappresentante del Ministero della marina mercantile se siano state avanzate domande di ammissione ai benefici, dopo la scadenza delle tre leggi richiamate nel titolo del disegno di legge n. 1735. Senza tale riscontro, infatti, la nostra parte politica non è assolutamente in grado di pronunciarsi sulla validità del disegno di legge. Che cosa è avvenuto dopo il 31 dicembre 1983, cioè dopo la scadenza della normativa allora vigente ? Ebbene, noi non lo sappiamo. Mi domando, dunque, quale utilità deriverebbe dall'approvazione di questo disegno di legge se non sono state avanzate domande di ammissione ai benefici; non solo, ma ritengo anche che le domande di ammissione a tali benefici potrebbero essere trasmesse solo dopo l'approvazione effettiva del provvedimento e cioè, paradossalmente, anche dopo i sei mesi che ne costituiscono l'arco di validità temporale.

Quanto poi alla discussione sul credito agevolato per l'industria cantieristica, a me pare che ne abbiamo discusso ampiamente ed è inutile che io mi intrattenga sull'argomento, noi non discutiamo la *ratio* del provvedimento, quanto la sua validità.

MAURO SANGUINETI. Credo non si possa non riflettere sulle cifre che abbiamo davanti. Per la legge n. 598 era previsto un finanziamento di 90 miliardi e ne sono stati spesi soltanto 22, restandone così 68 non utilizzati. Per la legge n. 599 sono stati stanziati 990 miliardi: non si hanno notizie circa lo stato di utilizzazione dei 40 destinati ad iniziative di ristrutturazione di imprese mentre, dei restanti 950, 202 sono stati utilizzati nel 1982 e 300 dovrebbero esserlo per il 1983, per cui 450 sono ancora a disposizione. Per la legge n. 600 i miliardi stanziati erano 50 di cui 18 sono stati spesi nel 1982 e 5 nel 1983 per cui ve ne sono ancora da utilizzare 27.

Si tratta, dunque, di dati significativi del sostanziale fallimento di questo tipo di legge. Colgo quindi l'occasione per invitare il Governo a predisporre leggi nuove e diverse che possano effettivamente arrecare giovamento agli armatori pubblici e

privati. La necessità di un'azione più incisiva è confermata dal paragone tra i contributi da noi erogati e quelli previsti a livello europeo; paragone che fa emergere anche la contraddizione tra le dichiarate intenzioni del Governo di favorire questo comparto della politica marinara e la realtà che, come ho cercato di dimostrare all'inizio di questo mio intervento, è assolutamente fallimentare.

Nonostante tutto ciò, il gruppo socialista voterà a favore del provvedimento al fine di toglier qualsiasi alibi sia al Governo - ed in particolare al ministro - sia all'interlocutore. Tutti dicono che i provvedimenti sono già stati elaborati e che poi non vengono approvati, che vengono proposte iniziative successivamente non definite e che le attese sono numerose perché la situazione è di oggettiva crisi: non posso, quindi, non rilevare, anche se può sembrare un argomento estraneo, che il Governo non esercita fino in fondo la propria autorità nei confronti degli istituti coinvolti nella gestione della legge. Il comportamento dell'IRI è infatti inaccettabile in quanto non tiene conto delle indicazioni del Governo e del Parlamento, operando addirittura secondo una politica opposta a quella da questi ultimi definita.

Nel ribadire la nostra disponibilità all'approvazione del provvedimento, invito il Governo ad introdurre quei correttivi necessari a rendere efficiente la legislazione ed il ministro ad esercitare, in quanto responsabile della politica del settore, in pieno le proprie funzioni.

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

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Effettivamente il provvedimento all'esame della Commissione appare in questo momento anomalo. Desidero, però, ricordare ai colleghi che esso è stato presentato alla fine del mese di marzo, cioè a dire quando ancora il piano triennale per l'economia marittima era in fase di preparazione per cui il Ministero ritenne necessario - proprio per evitare quegli alibi di cui parlava prima Sanguineti - coprire il vuoto legislativo esistente per i finanziamenti per le costruzioni delle navi. Il provvedimento è arrivato alla Camera nel momento in cui il piano triennale è stato approvato dal Consiglio dei ministri e dal CIPE e proprio per questa ragione appare incongruo.

Nonostante che le osservazioni fatte dal relatore e dai colleghi siano in parte condivisibili, ritengo che il provvedimento sia più che mai urgente e necessario perché non sappiamo quando il piano triennale, dopo essere stato trasmesso al Parlamento, diventerà legge operante.

Sono d'accordo con chi, alla luce dei risultati delle leggi nn. 598, 599 e 600, sostiene la necessità della riforma della legislazione del settore: quando i provvedimenti definitivi previsti dal piano verranno all'esame del Parlamento si potranno introdurre quelle modifiche utili a rendere più efficace l'intervento finanziario a favore della costruzione di navi.

Concludendo, per sottolineare ancora la necessità della rapida approvazione del disegno di legge, desidero ricordare ai colleghi che, indipendentemente dall'andamento del mercato e dalla crisi del settore della cantieristica, alcune iniziative non sono state assunte proprio perché coloro i quali avrebbero dovuto farlo non potevano disporre della norma necessaria.

UGO GRIPPO, *Relatore.* Confermo quanto detto nella relazione e ribadisco il mio invito alla Commissione ad approvare celermente il disegno di legge proprio perché serve a tamponare la situazione in attesa dell'approvazione di un provvedimento organico di razionalizzazione dell'intervento nel settore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

TITOLO I

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 598, E ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 599.

ART. 1.

Le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 598, e nella legge 14 agosto 1982, n. 599, nonché i termini previsti dalle stesse leggi scadenti il 31 dicembre 1983, sono prorogati al 30 giugno 1984.

Le percentuali di contribuzione sono pari a quelle previste per l'anno 1983.

(*È approvato*).

ART. 2.

L'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 599, si applica anche alle costruzioni il cui inizio sia compreso nel periodo dal 1° gennaio 1984 al 30 giugno 1984.

(*È approvato*).

ART. 3.

Nel primo comma dell'articolo 12 della legge 14 agosto 1982, n. 599, la espressione « , un contributo pari all'aumento percentuale dei costi di produzione riferito al prezzo contrattuale, » è sostituita dalla seguente: « , un contributo non superiore all'aumento percentuale dei costi di produzione, riferito al prezzo contrattuale, ».

(*È approvato*).

ART. 4.

L'articolo 6 della legge 14 agosto 1982, n. 598, nonché il terz'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 599, sono abrogati.

(*È approvato*).

TITOLO II

MODIFICHE ED INTEGRAZIONI ALLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 600.

ART. 5.

Alla legge 14 agosto 1982, n. 600, vengono apportate le modifiche e le integrazioni di cui ai seguenti articoli.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 6.

All'articolo 1, primo comma, l'espressione: « possono essere concessi i benefici previsti dal successivo articolo 2 » è sostituita dalla seguente: « possono essere concessi i benefici previsti dal primo comma del successivo articolo 2 ».

Il termine del 31 dicembre 1983, previsto dal secondo comma dell'articolo 1, è prorogato al 30 giugno 1984.

All'articolo 1 sono aggiunti i seguenti commi:

« Alle imprese che fanno effettuare i lavori di trasformazione, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi mercantili a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno tre anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate devono stipulare i relativi contratti entro il 30 giugno 1984.

Sono escluse le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, nonché quelle relative ad unità da diporto ed a navi che non siano in possesso, anche dopo l'esecuzione dei lavori, del certificato di navigabilità. In caso di cancellazione per vendita all'estero dell'unità assistita dai benefici della presente legge, intervenuta entro tre anni dalla data di ultimazione

dei lavori di trasformazione, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, in vigore alla data di dichiarazione di decadenza ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Poiché all'articolo 6 è prevista l'aggiunta di commi all'articolo 1 ed uno di essi dispone che: « Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate devono stipulare i relativi contratti entro il 30 giugno 1984 » e poiché ancora viene sancito l'obbligo di iniziare i lavori entro il 1984, chiedo al sottosegretario di impegnarsi a comunicare alla Commissione il numero dei contratti stipulati entro la data del 30 giugno 1984. È possibile, infatti, che in questi mesi siano state fatte delle stipulazioni di contratti e che siano state avanzate domande di ammissioni ai benefici. Se così fosse, sarebbe giustificata l'approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli 7, 8, 9 e 10 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 7.

All'articolo 2 è aggiunto il seguente comma:

« Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata dell'unità da trasformare può essere concesso un contributo di lire 25.000. Detto contributo può essere elevato fino a lire 50.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 8. Detto contributo non può in ogni caso risultare superiore al 6 per cento del prezzo dei lavori di trasformazione ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile ».

(*È approvato*).

ART. 8.

All'articolo 3, primo comma, l'espressione « contributi di cui al precedente articolo 2 » è sostituita dalla seguente: « contributi di cui al primo comma del precedente articolo 2 ».

Dopo il terzo comma dell'articolo 3, sono aggiunti i seguenti commi:

« Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al secondo comma del precedente articolo 2 devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata del contratto di commessa dei lavori di trasformazione o, in mancanza, di copia degli ordinativi dei lavori da eseguire sottoscritta per accettazione dall'esecutore delle opere o di copia delle fatture di spesa.

I lavori di trasformazione devono avere inizio nel corso del 1984 e devono essere completati, a pena di decadenza dal contributo, entro il termine di 18 mesi dalla data del loro inizio.

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile ».

L'ultimo comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

« I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui al primo comma dell'articolo 2, nonché quelli per la liquidazione del contributo di cui al secondo comma dello stesso articolo, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori ».

(*È approvato*).

ART. 9.

L'ultimo comma dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« I limiti di età stabiliti al punto 1) del precedente primo comma sono elevati

di anni dieci e si applicano anche ai contratti di demolizione stipulati entro il 30 giugno 1984 ».

(*È approvato*).

TITOLO III

DISPOSIZIONI FINANZIARIE.

ART. 10.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente titolo I si provvede con le disponibilità residue delle autorizzazioni di spesa recate dalla legge 14 agosto 1982, n. 598, e dalla legge 14 agosto 1982, n. 599. Sulle disponibilità residue della predetta legge 14 agosto 1982, n. 599, possono gravare altresì sia i contributi per gli immobilizzi previsti dall'articolo 7 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, sia quelli per le riparazioni navali previsti dalla legge 24 marzo 1980, n. 94, e quelli per costruzioni di navi previsti dalla legge 2 aprile 1980, n. 122.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente titolo II si provvede con le disponibilità residue delle autorizzazioni di spesa recate dalla legge 14 agosto 1982, n. 600.

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

PINO LUCCHESI. Voterò contro il disegno di legge in discussione non solo per una questione di stile ma anche per una serietà che, a mio avviso, dovrebbe riguardare non soltanto chi parla ma nel complesso i colleghi della Commissione che ai problemi della marina e del rilancio dell'azione del Ministero dedicano gran parte della propria attività. Come è noto, chi parla quasi sempre ha svolto la funzione di relatore sui provvedimenti concernenti l'assistenza al settore delle costruzioni e riparazioni navali, nonché il credito navale. Si è sempre trattato di provvedimenti difficili, di problematica attuazione anche per le difficoltà di raccordo tra normativa nazionale e indirizzi comunitari, il che ha fatto quasi sempre segnare consistenti ritardi nella pratica applicazione dei provvedimenti stessi.

Però, in questo caso, noi ci troviamo di fronte ad una vicenda che non ha mai subito interruzioni: i provvedimenti di sostegno da parte dello Stato all'industria cantieristica hanno una loro continuità storica rispetto alla quale il provvedimento sottoposto al nostro esame nella seduta odierna ha un sapore eccentrico e, se mi è consentito, molto ridicolo.

La legge 14 agosto 1982, n. 599, rappresenta l'ultima vicenda nella quale il Parlamento ha adottato provvedimenti di sostegno nei riguardi di questo settore.

L'articolo 3 recita: « Per le nuove costruzioni complete a scafo metallico il ministro della marina mercantile può concedere ai cantieri navali nazionali costruttori, per i contratti di costruzione o di prima vendita, stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, un contributo calcolato sul prezzo contrattuale, comprese eventuali aggiunte o varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione della costruzione, pari al 25 per cento per i cantieri navali medi e al 13 per cento per i cantieri navali minori ». Ciò testimonia della volontà permanente della struttura complessiva dello Stato italiano di non consentire che in un settore particolarmente vitale ed importante dell'economia nazionale si verifichino momenti in cui manchi la copertura finanziaria. Oggi, noi ci troviamo ad esaminare una fattispecie del tutto particolare, purtroppo, perché in conseguenza di una crisi di carattere mondiale si è verificata una caduta verticale di ordinativi nel campo delle costruzioni, fatto sul quale l'attenzione preoccupata di questa Commissione si è soffermata più di una volta.

Allora, le ragioni per le quali con la votazione finale su questo provvedimento il presidente della Commissione ci ha rimesso uno strumento di lavoro denominato piano triennale (al quale sono colle-

gati strumenti di rifinanziamento delle leggi precedenti nel settore delle costruzioni e delle riparazioni navali e nel settore del credito navale) sostanzialmente sono analoghe – e non poteva essere diversamente – a quelle addotte nelle occasioni precedenti. E si tratta sempre di provvedimenti che, ovviamente, retroagiscono al termine ultimo al quale hanno cessato di avere efficacia le normative anteriori. Io cerco di essere meno critico che sia possibile nei confronti del Ministero, però mi pare che la misura sia stata largamente superata, oltretutto, essendo noi oggi al 12 luglio 1984, le norme in discussione vanno a coprire un periodo già superato, cioè il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno, ricalcando – ed anche in questo caso non potrebbe avvenire diversamente – la stessa logica dei provvedimenti precedenti. Pertanto, noi dobbiamo votare un provvedimento che ha già assunto caratteri retroattivi analoghi a quelli delle normative passate, come ho detto, ed a quelli che avranno le leggi future.

Non più tardi di questa mattina abbiamo esaminato le note di assestamento del bilancio di previsione dello Stato relativo al 1984 e purtroppo abbiamo dovuto constatare che nel settore specifico, per la prima volta, il Ministero dispone di fondi che non può erogare. Come i colleghi sanno, fino al 1982 per ottenere i contributi relativi al credito navale, al settore delle costruzioni e riparazioni navali, nel rispetto dei tempi previsti dalle leggi e nella misura massima stabilita, si svolgevano delle vere e proprie « guerre puniche »; oggi, al contrario, lo Stato ha a disposizione fondi che non è in grado di erogare perché mancano le relative richieste.

Aggiungo che nel periodo coperto dal disegno di legge in discussione – 1° gennaio-30 giugno 1984 – non mi risulta siano pervenuti degli ordinativi ai cantieri nazionali, quindi, il provvedimento a che cosa si riferisce? Si potrà dire che abbiamo approvato una legge in più, ma non credo che essa sarà completamente applicabile.

Ritengo pertanto che sia indice di scarsa serietà da parte del Governo aver presentato questo provvedimento e che sia indice di scarsa serietà da parte della Commissione approvarlo.

PRESIDENTE. Questa è una sua opinione personale.

FAUSTO BOCCHI. Credo di non aver bisogno di molte argomentazioni per rendere chiaro l'imbarazzo in cui si trova il gruppo comunista, di fronte all'atteggiamento del Governo e della maggioranza, nel dare il voto favorevole al provvedimento. La situazione in cui si trovano la cantieristica e l'economia marittima più in generale superano ogni questione di stile ed ogni argomentazione che aggraverebbe una situazione quantomeno in termini di conoscenza e di informazione nei confronti di coloro che attendono questo provvedimento di legge.

Ancora una volta l'occasione ha permesso di evidenziare la serietà con cui il gruppo al quale appartengo ha affrontato i problemi.

Non voglio qui ricordare i dibattiti, le discussioni, le risoluzioni che unanimemente sono state presentate; non voglio nemmeno ricordare il recentissimo dibattito in relazione ai provvedimenti sull'assestamento di bilancio e ai documenti contabili prodotti dalla Corte dei conti, tutti momenti che hanno messo in luce il fattivo contributo del gruppo comunista.

Non sfugge certo a noi la leggerezza e forse anche l'incapacità, del Governo e più specificatamente del Ministero della marina mercantile, di presentare al Parlamento provvedimenti di legge indirizzati in modo effettivo e concreto non dico a risolvere i problemi (un compito certo non alla portata dell'attuale Governo) ma almeno ad avviare a soluzione gravi questioni riguardanti l'economia marittima, questioni che stanno preoccupando operatori ed addetti al settore, da diversi anni.

Dunque, colgo questa occasione per sottolineare le nostre critiche e penso che il ministro della marina mercantile bene farebbe a prendere visione dei resoconti stenografici delle ultime sedute della nostra Commissione perché, in tal modo, si

renderebbe conto di quello che il Ministero in ispecie dovrebbe fare e di quello che non dovrebbe fare.

Il voto favorevole che a nome del gruppo al quale appartengo preannuncio fin da ora oltre che fondato su argomenti che sono stati poc'anzi evidenziati dall'onorevole Riccardi, rappresenta anche un voto teso a difendere il Parlamento e, in particolare, questa Commissione, cioè a respingere le responsabilità (che qualcuno vorrebbe attribuire appunto agli organi parlamentari) della non approvazione in tempi rapidi di questo provvedimento di legge.

Desidero ricordare che in molteplici occasioni in questi ultimi giorni, soprattutto alle spalle degli addetti al settore, alle spalle dei lavoratori, di quelli in cassa integrazione nonché di quelli che sono minacciati di perdere il proprio posto di lavoro, uomini e dirigenti responsabili, interpreti della maggioranza governativa, hanno cercato di attribuire ad altri responsabilità proprie. È per questo che mi auguro che il nostro voto favorevole spinga il rappresentante del Governo ad una attenta riflessione sul da farsi cioè sulle esigenze da tenere presente nel settore della marina mercantile. Tutti indubbiamente conosciamo le difficoltà; le abbiamo enumerate più volte. Sta di fatto che si è proceduto con estrema leggerezza come nel caso, ad esempio, della situazione dei collegamenti marittimi con la Sardegna. Basti ricordare, al riguardo, che la società Tirrenia è stata costretta quest'anno ad armare il proprio naviglio con molto anticipo sì che ha dovuto tener poi ferme le proprie navi per mancanza di traffico...

PRESIDENTE. Onorevole Bocchi, mi permetto ricordarle che siamo in sede di dichiarazione di voto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non è questo un modo di procedere corretto. L'onorevole Bocchi non sta facendo una dichiarazione di voto ma un vero e proprio intervento in sede di discussione sulle linee generali. Desidero che rimanga agli atti questo mio rilievo e mi riservo anch'io, quando sarà il mio turno, la possibilità di non limitarmi ad una mera dichiarazione di voto, così come ho sempre fatto, ma eventualmente di riprendere questioni e temi già esaminati nel corso della discussione generale.

FAUSTO BOCCHI. Mi pare che l'interruzione del collega Baghino sia durata più del tempo che mi spettava per fare la mia dichiarazione di voto!

Come i colleghi sanno, il nostro gruppo al Senato si è espresso a favore di questo provvedimento ed anche noi faremo lo stesso per spingere il Governo ad utilizzare al meglio tutti gli strumenti a sua disposizione. A questo proposito, poiché all'interno del disegno di legge sono previsti decreti ministeriali di attuazione, invito il ministro a predisporli in maniera tale da consentire l'utilizzazione dei pochi strumenti messi a disposizione dal disegno di legge medesimo. Mi auguro altresì che vengano studiati dei sistemi per accelerare le azioni necessarie a porre fine all'incapacità finora dimostrata ed a rafforzare la debole presenza del Ministero della marina mercantile nella definizione della politica economica e sociale del paese.

MAURO SANGUINETI. Come ho già avuto modo di dire, il gruppo socialista voterà a favore del disegno di legge. Colgo l'occasione di questa dichiarazione di voto per far osservare al collega Bocchi che, se è vero che il Governo ha una parte di responsabilità per non aver adottato i necessari provvedimenti, è altrettanto vero che la responsabilità non è tutta sua. A questo proposito e con particolare riferimento al problema delle riparazioni delle navi, sarebbe interessante verificare – ed il gruppo socialista probabilmente proporrà un'indagine – quale sia stato il ruolo della Fincantieri. Ritengo, infatti, che la crisi degli ordinativi ai cantieri risenta della politica generale ma anche della politica della finanziaria e delle società collegate. I socialisti pensa-

no che sia stata fatta una politica di alti costi delle commesse, comunque di costi superiori a quelli reali proprio per non averne, perseguendosi una politica di smantellamento e di chiusura del comparto cantieristico.

So che queste mie sono affermazioni di una certa pesantezza: me ne assumo tutta la responsabilità e sono disposto a ribadirle. Dal momento che si è aperta la discussione su questi argomenti penso che sia utile sottolineare questi aspetti. Riprenderemo l'argomento la prossima settimana quando discuteremo delle questioni attinenti alla Finmare: ricordo soltanto che si sono verificati antipatici episodi con riferimento a disposizioni non della Tirrenia ma del ministro per la apertura di nuove linee e l'attrezzamento dei traghetti per certi servizi, per cui sarà necessario verificare con il presidente della Finmare e con i rappresentanti dell'IRI le responsabilità della Fincantieri per la mancata commessa. Si è voluto appositamente drammatizzare la situazione per chiedere la cassa integrazione ordinaria e straordinaria presentando perdite di bilancio più consistenti e scaricando tutto sulla finanza pubblica.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Voterò a favore di questo provvedimento e lo farò per rafforzare la mia richiesta di accertamenti. Desidero avere al più presto dal Ministero della marina mercantile l'elenco delle eventuali richieste in pendenza nonché quello degli eventuali contratti stipulati entro il 30 giugno 1984.

Il mio voto favorevole è motivato anche dalla affermazione di alcuni colleghi circa il fatto che l'approvazione o meno di questo provvedimento poteva configurare un comportamento a favore o contro l'attività della cantieristica e contro il traffico marittimo in generale. Secondo me non sono in gioco le sorti della cantieristica e dei porti perché, se i provvedimenti che ci accingiamo a modificare hanno la caratteristica dell'incentivo, devono vedere anche la corrispondenza dell'iniziativa pubblica o privata nell'ammodernamento del naviglio e per un migliore utilizzo dello stesso nella conquista dei mercati.

Purtroppo non abbiamo potuto vedere nessun segnale di movimento, non vi è stata nessuna iniziativa pubblica o privata per poter godere delle agevolazioni previste e ciò è dimostrato dall'ammontare dei residui. In ogni caso è necessario accertare se il mancato impiego dei fondi messi a disposizione dai tre provvedimenti sia dovuto alla mancanza di richieste oppure alla incapacità del ministero di soddisfarle. In altri termini è necessario capire se il settore ha bisogno di altri provvedimenti incentivanti oppure se è il Ministero ad aver bisogno di spinte.

Concludendo, ribadisco ancora una volta che voterò a favore del provvedimento per ottenere tutte queste informazioni.

GIUSEPPE QUIETI. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo provvedimento pur sapendo che rappresenta soltanto un modo di tamponare la situazione in attesa del perfezionamento del disegno governativo di ristrutturazione del settore, tendente ad assicurare il rilancio dell'economia marittima.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato sulla seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Proroga al 30 giugno 1984, con modifiche, delle leggi n. 598, n. 599 e n. 600 del 14 agosto 1982, in materia di provvidenze per le riparazioni navali, per l'industria cantieristica navale e per la demolizione del naviglio vetusto »

(*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1735).

Presenti e votanti . . . 23
Maggioranza 12
Voti favorevoli . . 22
Voti contrari . . . 1

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Becchetti, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Germanà, Gioia, Gradi, Grippo, Grottola, La Penna, Lucchesi, Manchinu, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Sanguineti.

La seduta termina alle 15,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO