COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

25.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Disegno di legge; Proposta di legge senatori PACINI ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (*Testo unificato approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1092);

LUCCHESI ed altri: Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso (1201) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 3

LUCCHESI PINO 3

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Senatori SANTALCO ed altri: Modifica della legge 21 novembre 1955, n. 1108, recante disposizioni per le concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato (*Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2148) . . . 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (*Appro-*

PAG.

vato dal Senato, modificato dalla X Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1858-*B*) 4

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 4

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2219) . . . 4

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 4, 7, 9, 10

BAGHINO CESCO GIULIO 8

BOCCHI FAUSTO 10

CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 7, 8, 9

PAG.

DUTTO MAURO, *Relatore* 4, 7, 9

LUCCHESI PINO 7, 8, 9

RICCARDI ADELMO 9

RIDI SILVANO 10

SANGUINETI MAURO 8, 9

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale (2038)

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10, 11

SANTUZ GIORGIO, *Relatore* 10

La seduta comincia alle 12,10.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno e della proposta di legge senatori Pacini ed altri: Discipina del volo da diporto o sportivo (Approvati in un testo unificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1092); e della proposta di legge Lucchesi ed altri: Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso (1201).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno e della proposta di legge di iniziativa dei senatori Pacini ed altri: « Disciplina del volo da diporto o sportivo », già approvati in un testo unificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 dicembre 1983; e della proposta di legge Lucchesi ed altri: « Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso ».

Proseguiamo nella discussione.

PINO LUCCHESI. Desidero precisare che il provvedimento da me presentato intendeva disciplinare materie aggiuntive rispetto a quelle del volo da diporto, di cui al testo che c'è stato trasmesso dal Senato. Si intendeva cioè tutelare la disciplina del settore sportivo ma anche quella del settore lavorativo (nel quale sono presenti oggi varie strutture produttive che riguardano anche forme di sperimentazione).

Questa esigenza esiste ancora ma si sposa con grande difficoltà con quella di arrivare rapidamente all'approvazione della disciplina sportiva. Personalmente mi sono reso conto che mettere assieme le esigenze relative al volo sportivo e quelle del settore lavorativo rappresentava una forzatura (è stato così affermato dalla stampa specializzata in quest'ultimo periodo).

La mia opinione è pertanto quella di stralciare dalla discussione odierna le parti non compatibili con la materia del volo da diporto adottando come testo base quello che ci è stato inviato dal Senato. Del resto mi sembra questa la logica nella quale la Commissione intende muoversi poiché da più parti è stata sottolineata la necessità di una urgente approvazione della disciplina in questione. Gli altri problemi, soprattutto quelli relativi alle competenze, potranno essere approfonditi in un momento successivo.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Vorrei dire che concordo nell'adottare come testo base il disegno di legge n. 1092. L'intervento dell'onorevole Lucchesi sblocca la situazione e ci permette di arrivare ad un'approvazione definitiva del provvedimento entro pochi giorni.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione della proposta di legge senatori Santalco ed altri: Modifica alla legge 21 novembre 1955, n. 1108, recante disposizioni per le concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2148).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Santalco ed altri: « Modifiche alla legge

21 novembre 1955, n. 1108, recante disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 10 ottobre 1984.

In attesa di acquisire il parere della V Commissione Bilancio, il seguito della discussione è rinviato a domani.

Seguito della discussione del disegno di legge: Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (approvato dal Senato, modificato dalla X Commissione permanente della Camera e nuovamente modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1858-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano », già approvato dal Senato nella seduta del 28 giugno 1984, modificato dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 1° agosto 1984 e nuovamente modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 ottobre 1984.

Propongo di rinviare il seguito della discussione a domani. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2219).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali», già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 9 ottobre 1984.

L'onorevole Dutto ha facoltà di svolgere la relazione.

MAURO DUTTO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento oggi in esame si collega a quello recentemente approvato dalla nostra Commissione relativo a provvidenze in favore dell'armamento italiano e su di esso la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole a condizione che sia soppresso l'articolo 13.

Il settore della cantieristica, giustamente definito di crisi nella crisi, oggi necessita di interventi urgenti poiché, come in altri paesi europei, deve affrontare notevoli difficoltà collegate all'andamento dei noli e della cantieristica. In proposito vorrei ricordare che, nell'ultimo biennio, vi è stato un calo delle quotazioni, rispetto al 1981, del 35-40 per cento. La presenza della produzione cantieristica dell'estremo oriente è ancora molto forte e il 70 per cento della domanda mondiale è assorbito dai cantieri giapponesi e coreani, mentre la produzione della Comunità europea raggiunge solo l'11 per cento rispetto al 18-20 per cento, quota tradizionale di alcuni anni fa. Tale caduta nella produzione ha avuto riflessi negativi sull'occupazione, che si è ridotta del 48 per cento, cioè di circa 100 mila unità.

A fronte di questa situazione si impone una strategia di lungo periodo, tendente alla riqualificazione e al risanamento, ma anche una politica di interventi urgenti per evitare che la crisi comporti l'annientamento totale di questo settore industriale.

Gli interventi previsti dal provvedimento in esame potrebbero essere giudicati insufficienti se non fossero collegati ad una visione poliennale dell'intervento dello Stato in questo settore. Il quadro che viene dalla CEE mostra come, rispetto all'obiettivo di una degressività degli aiuti, cioè di interventi che siano sempre meno consistenti nella loro dimensione, si sia passati a considerazioni di emergenza in base alle quali è necessario acquisire volumi di commesse che sono ritenute condizione indispensabile per la riuscita di tutti gli interventi di razionalizzazione.

Bisogna aggiungere che le prospettive future non sono più rosee di quelle attuali e che l'ulteriore contrazione del fabbisogno mondiale di nuove costruzioni colloca alla metà degli anni novanta un ritorno ai dati di produzione dei primi anni settanta. È quindi chiaro che questo settore di crisi nella crisi richiede interventi anche temporanei, interventi tampone. È un discorso difficile certamente per chi ha a cuore una attitudine programmatoria nel settore e mette in rilievo la temporaneità e la scarsa efficacia degli interventi succedutisi nel corso degli anni. Se si facesse un grafico delle risultanze sulla produzione degli effetti di leggi che sono state approvate dallo Stato negli ultimi tempi, si evidenzierebbe una impennata in corrispondenza del varo dei provvedimenti ed una caduta negli anni successivi. Ad esempio, la legge n. 231 del 1978 ha portato una dimensione di ordini nella cantieristica italiana superiore a 250 mila tonnellate appunto nel 1978; ma vi è stato un crollo a 50 mila tonnellate nel 1979. Nel 1980 la legge n. 122 ha portato alla cantieristica maggiori ordini per 200 mila tonnellate, con un calo a 50 mila tonnellate nell'anno successivo. La legge n. 599 del 1982 ha portato ordini per 200 mila tonnellate appunto nel 1982, con un calo a 50 mila nel 1983. Nel 1984 gli ordini assunti dalla cantieristica italiana maggiore non arrivano a 50 mila tonnellate - si parla di 25 mila addirittura -.

È quindi urgente intervenire da una parte per dare ossigeno a settori in crisi nei quali vi sono palesi manifestazioni sul fronte dell'occupazione; dall'altra, per rispondere all'esigenza di collegarci a disegni più vasti e razionalizzatori. Nel campo della cantieristica l'Italia figura apparentemente tra gli Stati europei che praticano gli aiuti più consistenti; ma in realtà c'è una penalizzazione derivante dalla durata o dai tempi di attuazione degli aiuti finanziari che si prolungano nel tempo. Il quadro della cantieristica europea, tutta in crisi, vede consistenti interventi da parte dei vari governi. Il Governo federale tedesco - quello più restio ad interventi di sostegno - ha programmato 20 milioni di sterline per i prossimi anni. Il Governo olandese ha speso dal 1977 90 milioni di sterline per vari progetti di sostegno alla cantieristica. Il Governo danese che non dà sussidi diretti, interviene però indirettamente. Il Governo svedese è quello più attivo nel quadro della produzione europea ed ha stanziato un miliardo di sterline tra il 1975 ed il 1983.

A questi casi contenuti di intervento si aggiungono quelli relativi alla cantieristica spagnola. La banca centrale ha stanziato 640 milioni di sterline per la costruzione di navi crociera.

In questo contesto si inserisce l'intervento della Comunità europea che dobbiamo considerare con particolare attenzione perché costituisce il punto di riferimento per uscire dal tunnell della crisi che è in atto.

Nella proposta che viene dalla Commissione addetta a questo settore di proroga della V direttiva comunitaria si prevede la sospensione per il periodo della proroga della degressività degli aiuti data la grave situazione del mercato e lo slittamento nel tempo del periodo della ripresa, ma è sottolineata in questo quadro nel quale si tiene presente una situazione di grave diminuzione degli ordini, l'esigenza di razionalizzare l'attività con la ricerca di nuovi prodotti e con l'abbattimento dei costi di produzione.

Il recupero della produttività industriale della Comunità non può essere tale se non si mettono in atto correttivi giusti dal momento che nonostante gli aiuti dati il divario dei nostri prezzi rispetto a quello dei paesi terzi registra una differenza a nostro sfavore del 30 per cento.

A tale scopo viene previsto un programma di interventi che vanno dal coordinamento delle esigenze politiche alla standardizzazione dei prodotti, all'impegno nel settore della ricerca, allo sviluppo del versante della domanda; interventi che dovrebbero servire a battere la concorrenza sleale dei paesi terzi.

Questo è il quadro nel quale si colloca il provvedimento che sembra in li-

nea con quanto attuato dagli altri paesi della Comunità (anche per il fronte dell'occupazione). A tal proposito desidero ricordare che la situazione delle commesse concentrate nella cantieristica pubblica italiana fa registrare 8.458 unità lavorative in cassa integrazione sul totale di 28 mila unità. Mi sembra che questo dato sociale non possa non essere considerato dal legislatore.

Il provvedimento - credo sia doveroso sottolinearlo - si deve collegare a quello sforzo di programmazione che è in atto anche se in forma non del tutto completa e che riguarda da un lato il Piano generale dei trasporti (dal quale speriamo di trarre delucidazioni di fondo sul sistema dei trasporti italiano) e dall'altro la deliberazione che il CIPI ha adottato il 19 giugno di quest'anno sulle linee generali della ristrutturazione industriale relativa alle costruzioni navali (presentata dal ministro della marina mercantile).

Non posso dire che questo documento rappresenti uno strumento di programmazione, anche se costituisce il presupposto per una azione programmatoria; anzi, a tale proposito ricordo che sta per essere presentato un disegno di legge governativo nel quale l'azione di intervento nel settore della cantieristica si colloca nell'ambito di termini triennali, in armonia con il piano per l'economia marittima, che non conosciamo ma che speriamo possa avere maggiore respiro rispetto agli interventi attuali.

Nelle « linee di programmazione » presentate dal CIPE sono indicati alcuni obiettivi tra i quali quello di acquisire nel triennio 1984-1986 un carico di lavoro di circa 800 mila tonnellate per arrivare alle 200 mila tonnellate annue di ordini relativamente alla nostra industria cantieristica. Tutto questo tenendo presente da un lato l'esigenza di utilizzare la capacità costruttiva che oggi è sottoutilizzata e dall'altro, quella di non appesantire l'offerta in un settore nel quale la domanda è carente e con una ripartizione che vede presente sia la grande industria che quella minore, la quale ha mostrato una vitalità maggiore ed una acquisizione delle quote di mercato che continua ad essere crescente.

Si tratta di linee indicative che certamente passano attraverso l'intervento anticongiunturale dei provvedimenti già predisposti nei confronti dell'armamento. Un intervento più ampio sarebbe necessario soprattutto per quanto riguarda le questioni relative ai porti, al cabotaggio, all'inserimento del sistema marittimo nazionale nell'ambito di nuove strategie nazionali ed internazionali. Il provvedimento che stiamo esaminando è parziale e da solo sicuramente non riuscirà a trasformare e qualificare lo scenario del settore considerato; tuttavia gli investimenti che tale provvedimento tende ad affidare si collocano intorno al valore di 3.700 miliardi di lire.

A questo punto non mi resta che passare all'analisi dettagliata del testo in questione, premettendo che si prevedono interventi di rifinanziamento - già indicati nelle leggi nn. 598 e 599, a loro volta prorogate con legge n. 396 - fino al 31 dicembre 1986. L'articolo 2 stabilisce le percentuali di aumento rispetto alla legge n. 599 del 14 agosto 1982. Tali quote sono fissate nella misura del 25 per cento per i cantieri maggiori, del 15 per cento per i cantieri medi e dell'11 per cento per i cantieri minori.

L'articolo 3 prevede la possibilità di ricorrere al CIPI per la modifica delle percentuali prima ricordate. L'articolo 4 è stato modificato dal Senato, rispetto al testo originario, nel senso che è stato abbassato il livello dei lavori che possono beneficiare della normativa che stiamo esaminando fino al tetto dei 100 milioni di lire. Personalmente ero favorevole alla formulazione iniziale che prevedeva una misura di 150 milioni di lire; proporrò pertanto il ripristino del testo originario anche per evitare di incorrere in avviso contrario della CEE dal momento che nel settore considerato non risulta esservi una situazione di crisi pari a quella del settore cantieristico.

Un ulteriore emendamento dovrebbe essere apportato alla lettera *c*) dell'articolo 4 per evitare di incorrere in un avviso

contrario della CEE, che nel settore delle piattaforme galleggianti esclude la possibilità di aiuti; sarebbe perciò opportuna una dizione tale da mantenere la possibilità di un intervento.

L'articolo 5 prevede le modalità e le procedure necessarie per ottenere le provvidenze relative alla presentazione dei bilanci; non è più prevista come condizione la certificazione di bilancio da parte di società specializzate ma, come è accaduto per l'armamento, la materia dovrebbe essere rivista.

All'articolo 6 sono previsti incrementi degli aiuti per commesse acquisite da cantieri in grave crisi produttiva e per quelle commissionate da paesi in via di sviluppo.

L'articolo 7 stabilisce la possibilità di intervenire nel periodo transitorio tra la precedente normativa e quella che ci accingiamo a varare. Il successivo articolo 8 eleva al 30 per cento dell'investimento il contributo e quindi costituisce un incentivo soprattutto per le spese per investimenti.

Il successivo articolo 9 affronta il problema delle demolizioni; l'articolo 10 riguarda il livello dei contributi previsti da questo provvedimento e l'articolo 12 stabilisce, anche a livello comunitario, una verifica di tali provvidenze.

L'articolo 13 stabilisce un incremento degli organici del Ministero della marina mercantile, ed in proposito la V Commissione Bilancio ha espresso parere contrario. Ritengo pertanto che, in ottemperanza a tale parere, l'articolo vada soppresso.

L'articolo 14 prevede la ripartizione degli interventi, pari a 5 mila milioni per i contributi di cui agli articoli 3, 11, 12 e 13 della legge n. 599 del 1982; a 5 mila milioni per i contributi di cui all'articolo 1 della legge n. 598 del 1982; a 5 mila milioni per i contributi di cui all'articolo 8 della presente legge e all'articolo 16 della legge n. 599; infine a 5 mila milioni per i contributi di cui all'articolo 10 della presente legge. L'articolo 15 stabilisce che i fondi siano reperiti utilizzando parzialmente l'accantonamento del Fondo investimenti e occupazione.

Concludendo, invito la Commissione ad esprimersi favorevolmente al disegno di legge, ribadendo con insistenza la necessità di uno sforzo comune del Parlamento e del Governo affinché questo provvedimento non resti isolato, ma rappresenti il primo passo verso una ristrutturazione profonda ed una riqualificazione del settore della cantieristica. Il susseguirsi nel tempo di provvedimenti parziali è infatti insufficiente a rendere questo settore autosufficiente, cioè in grado di produrre senza bisogno di aiuti e tutti conosciamo le conseguenze negative che ciò comporta.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Preso atto del parere espresso dalla V Commissione Bilancio, il Governo si riserva di presentare alcuni emendamenti agli articoli 2, 4, 7, 10 e 15.

Riterrei pertanto opportuno, per consentire un esame approfondito delle modifiche proposte all'articolato, un rinvio della discussione.

PINO LUCCHESI. Anche il gruppo della democrazia cristiana si riserva di presentare alcuni emendamenti.

PRESIDENTE. Faccio presente alla Commissione che non è ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali e che pertanto, in ogni caso, oggi non si potrebbe procedere all'approvazione del disegno di legge.

MAURO DUTTO, *Relatore.* Il parere della Commissione bilancio, nonché gli emendamenti preannunciati dal Governo, da me e da altri gruppi politici impongono un momento di riflessione. In tal senso concordo con la richiesta di rinvio della discussione ma vorrei far presente che, così come abbiamo sostenuto l'urgenza per il settore degli armamenti, oggi non possiamo agire in modo diverso: il provvedimento al nostro esame deve essere considerato prioritario tra tutti quelli all'ordine del giorno della Commissione.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile,* Ringrazio il relatore per aver sottolineato l'urgenza e l'indifferibilità del provvedimento e mi associo alla richiesta di discuterlo al più presto. Vorrei però fare presente che il calendario dei lavori del Senato è fitto di impegni fino alla vigilia di Natale. Non so, per quanto si tratti di un provvedimento urgentissimo, che possibilità abbiamo di concluderne l'*iter* prima delle vacanze natalizie, considerando il calendario di lavoro delle due Camere.

MAURO SANGUINETI. Consento pienamente con le considerazioni che l'onorevole Dutto ha espresso in sede di relazione e con la sua esortazione al Governo a predisporre un provvedimento organico per la ristrutturazione del settore, per evitare di intervenire in modo frammentario e in momenti successivi.

Peraltro l'esigenza di una sollecita approvazione del disegno di legge ci consiglierebbe di non presentare emendamenti; ma, prendendo atto del parere della V Commissione bilancio, occorre ottemperare alla condizione posta in modo da rinviare subito al Senato il testo modificato. Se, invece, vengono presentate ulteriori modifiche, inevitabilmente l'*iter* del provvedimento non potrà essere breve. Ad esempio, sugli emendamenti preannunciati dal Governo che allargano lo spazio di intervento per la cantieristica minore una riflessione va fatta, così come deve essere fatta sui costi delle commesse da parte della Fincantieri. A tale proposito sarebbe allora opportuna una audizione dei rappresentanti della Fincantieri affinché ci spieghino perché, nonostante il ricorso alla cassa integrazione e la riduzione del personale, fanno offerte superiori al valore di mercato europeo. Dobbiamo valutare questo tipo di motivazioni ed assumere un atteggiamento conseguente. Se ci mettiamo su questa strada probabilmente trascorrerà molto tempo prima che il disegno di legge venga approvato. Pertanto sono dell'avviso di apportare solo la modifica suggerita dalla V Commissione e di invitare il Governo a non presentare emendamenti, ma a predisporre al riguardo un apposito provvedimento.

PINO LUCCHESI. Desidero formulare una proposta intermedia, relativa anche all'ordine dei lavori della Commissione.

Come è apparso anche dalla relazione, il provvedimento in oggetto – che ci è stato trasmesso dal Senato e che è sì urgente, ma non in termini drammatici come quello sugli armamenti da noi licenziato recentemente – è largamente suscettibile di miglioramenti. Allo stato il disegno di legge affronta solamente il problema di una parte della cantieristica italiana, quella pubblica, dimensionata sulle esigenze di cassa della Fincantieri, senza una visione d'insieme dei problemi del settore, tanto che il Governo ha preannunciato, in maniera a mio avviso apprezzabile, una serie consistente di emendamenti.

La proposta sarebbe allora la seguente: considerato che è necessario introdurre miglioramenti al testo del provvedimento e nel contempo tener conto delle motivazioni d'urgenza sottolineate dal collega Sanguineti, si potrebbero prevedere tappe ravvicinate di lavoro da parte della Commissione, rinviando alla prossima settimana il seguito della discussione del disegno di legge e affidando ad un gruppo informale di lavoro, che potrebbe riunirsi il prossimo martedì, l'esame degli emendamenti che il Governo, il relatore e le singole parti politiche vorranno presentare, per l'elaborazione di un testo da sottoporre alla Commissione e da inviare al Senato già dalla prossima settimana. Si contemperano in tal modo le esigenze del relatore, del Governo, del collega Sanguineti e della Fincantieri.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Condivido la proposta del collega Lucchesi. Faccio peraltro osservare che, considerato che nonostante l'urgenza del provvedimento occorre in ogni caso modificarlo per ottemperare alla condizione posta dalla V Commissione; e inviarlo quindi al Senato che è impegnato sino al 22 dicembre, sarebbe forse più opportuno che si dedicasse ad

esso da parte nostra un tempo maggiore ed apportare tutte le integrazioni e i miglioramenti necessari. Il Senato potrà così esaminare nella prima seduta di gennaio - qualora non possa farlo prima - un testo modificato soddisfacente al punto da non richiedere ulteriori cambiamenti. Se decidessimo invece di inviare al Senato un provvedimento modificato solo nella parte su cui la V Commissione bilancio ha posto la condizione, occorrerebbe poi tener presente il cambiamento dell'atteggiamento del Governo.

In questo caso l'esame del provvedimento ci verrebbe inviato di nuovo e ciò andrebbe contro l'esigenza di quella sollecita approvazione da tutti sottolineata. Ripeto che personalmente sono della opinione di dedicare uno spazio adeguato ad una buona formulazione del provvedimento.

ADELMO RICCARDI. Ricordo che il gruppo comunista era orientato a non opporsi ad una rapida approvazione del disegno di legge. A nostro avviso il provvedimento medesimo più che concernere in termini programmatici di ampio respiro la situazione nel settore cantieristico tratta di interventi immediati che, appunto, tali debbono essere.

Facciamo presente che la strada degli emendamenti che è stata preannunciata dal Governo, seppure sulla scorta del parere della V Commissione bilancio, sembra pericolosa.

In questo caso l'urgenza non sarebbe più praticabile poiché ogni gruppo sarebbe libero di lavorare ad un miglioramento del testo.

Invito pertanto il Governo a riflettere su tale pericolo, che è reale poiché implicherebbe la presentazione di numerosi emendamenti anche da parte dei gruppi.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero far presente che gli emendamenti governativi non comportano grosse modifiche.

PRESIDENTE. Propongo di rinviare a giovedì 13 dicembre il seguito della discussione del provvedimento affidando ad un gruppo di lavoro informale, coordinato dal relatore, l'incarico di definirne il testo.

MAURO DUTTO, *Relatore.* Vorrei sottolineare, ancora una volta, l'esigenza di un'approvazione definitiva del provvedimento. Se entriamo nell'ottica dei « miglioramenti », temo che si riapriranno le questioni di fondo e che si procederà ad un lungo esame; non basterà un mese o due per la approvazione definitiva. Sono pertanto favorevole ad accogliere la proposta del presidente solo se il gruppo di lavoro procederà all'esame delle modifiche strettamente tecniche, quelle cioè che non stravolgono lo spirito della legge. Ripeto che a mio avviso non è possibile inserire in questo provvedimento urgente un contesto di programmazione di lungo periodo che dovrebbe far parte di un provvedimento organico.

PINO LUCCHESI. Il gruppo democristiano intende fare ogni sforzo per rispondere alle esigenze dell'intero settore; il testo che abbiamo davanti è invece commisurato solo alle esigenze della Fincantieri senza alcuna finalizzazione delle somme che, a nome della collettività, il Parlamento decide di deliberare. Su questi aspetti è bene indirizzare la nostra riflessione. Il gruppo democristiano è dell'opinione di arrivare ad una formulazione equilibrata del provvedimento. Personalmente sono contrario alla audizione del presidente della Fincantieri.

MAURO SANGUINETI. La proposta del relatore ha un senso solo se vi è l'impegno a varare il provvedimento nel testo che ci è stato trasmesso dal Senato. In caso contrario sono dell'avviso che sarebbe giusto finalizzare gli obiettivi del provvedimento medesimo e che quindi sarebbe necessario procedere all'audizione dei rappresentanti della Fincantieri. Questo comporterà tempi lunghi poiché il Parlamento si dovrà rendere bene conto delle carenze attualmente esistenti nel settore della cantieristica che, nonostante i provvedimenti a sostegno della medesima, si riflettono sul costo finale superiore alla

media europea in una misura che va dal 10 al 30 per cento.

Dobbiamo avere un riscontro effettivo e ciò comporta almeno una audizione.

L'altra osservazione che desidero fare è che questo provvedimento non può riguardare un aumento degli stanziamenti; sarebbe pertanto opportuno che il Governo si impegnasse a presentare un provvedimento organico che tenesse conto delle esigenze prospettate. La Commissione, dal suo canto, dopo aver approvato il disegno di legge al nostro esame così come è, a parte la modifica richiesta dalla V Commissione bilancio, potrebbe impegnarsi ad un esame rapido di quel provvedimento organico.

SILVANO RIDI. Con questo disegno di legge il Governo si propone di abbattere il costo-nave oggi esistente per i cantieri italiani e, se la Commissione ritiene di dover operare su questo versante, non sarà il gruppo comunista ad impedirlo.

Se invece si ritiene di dover affrontare in modo organico la materia, il problema non è quello di compiere o meno un'altra audizione, bensì di sapere di quali navi e di quali prodotti ad alto livello tecnologico la marineria italiana debba disporre. Il discorso allora si fa più vasto e ci porta lontano.

Dunque, se si tratta di contribuire, attraverso il finanziamento pubblico, al contenimento del costo-nave ad un livello tale da consentire che la produzione cantieristica italiana abbia una ricaduta positiva in termini economici, allora c'è la nostra più ampia disponibilità. In tal caso però occorre aprire una discussione più ampia per vedere questi provvedimenti a cosa siano finalizzati, cioè se tendano alla riqualificazione degli impianti, allo sviluppo tecnologico o ad altro, ed allora il gruppo comunista non potrà fare a meno di presentare alcuni emendamenti.

FAUSTO BOCCHI. Tutti i gruppi hanno posto in evidenza l'urgenza del provvedimento, pur riconoscendone i limiti, dovuti soprattutto alla scarsità di risorse. Sappiamo però che gli impegni di lavoro che Camera e Senato hanno assunto per il periodo che precede le festività natalizie sono molti e pertanto un riesame del provvedimento da parte del Senato potrebbe pregiudicarne la rapida approvazione.

Proporrei perciò di approvare il disegno di legge così come è, votando poi una risoluzione firmata da tutti i gruppi con la quale si impegni il Governo a tener conto delle esigenze emerse in questo dibattito. So bene che spesso tali documenti fanno una fine non nobile, ma in questo caso il Governo dovrebbe assicurare, in modo concreto, l'accettazione degli impegni.

PRESIDENTE. Rinnovo la mia proposta di affidare ad un gruppo informale di lavoro, coordinato dal relatore, l'ulteriore esame del testo del provvedimento e di rinviare il seguito della discussione a giovedì 13 dicembre.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale (2038).

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

L'onorevole Santuz ha facoltà di svolgere la relazione.

GIORGIO SANTUZ, *Relatore*. Già il titolo del disegno di legge indica chiaramente il contenuto dei sei articoli che lo compongono. Con l'articolo 1 si prevede innanzitutto una integrazione delle finalità previste dall'articolo 2 della legge n. 259 del 1976. In particolare si affida alla società denominata « Centro per gli studi di tecnica navale », con sede in Genova,

il compito di attuare e promuovere programmi di sviluppo, sperimentazione, progettazione, preindustrializzazione dei prototipi, nel settore della costruzione e della propulsione navale. Si va pertanto nella direzione della innovazione tecnologica nei processi di produzione delle navi, anche per essere concorrenziali in campo internazionale.

Al secondo comma dell'articolo 1 si specifica che alla società predetta può essere concesso un contributo fino al 90 per cento delle spese previste annualmente, fissate in 5 miliardi. Il fatto positivo è che questa società può diventare capofila di altre aziende o gruppi che, interessati al settore, possono fare ad essa riferimento.

All'articolo 2 si prevede la presentazione al ministro della marina mercantile e a quello per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica dei programmi relativi alle attività del Centro. Tali programmi dovranno poi essere sottoposti all'approvazione del CIPI. Ritengo molto interessante la previsione, nelle more di presentazione e approvazione dei programmi, dell'autorizzazione del Ministro della marina mercantile a corrispondere, con proprio decreto, anticipazioni fino al 50 per cento del contributo, per impedire che la società acceda a mutui o prestiti ad alto tasso e conseguentemente aumenti i costi. Si prevede inoltre che la liquidazione definitiva del contributo sia disposta dal Ministro della marina mercantile dopo la presentazione di una relazione sull'attività svolta e sulla base dei costi annuali sostenuti secondo i bilanci certificati della società.

Con l'articolo 3 viene abrogato l'articolo 3 della legge n. 259 del 1976 che contiene le norme finanziarie che sono state assorbite dall'articolo 2 e quelle norme contenute all'articolo 5 relative all'erogazione periodica alle imprese armatoriali del contributo nel pagamento degli interessi.

L'articolo 4 prevede l'erogazione di contributi all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale di Roma. Anche con questa norma si va nella direzione di realizzare programmi di ricerca e di sperimentazione, sempre per essere competitivi sul piano internazionale e si prevede un importo non superiore ad un miliardo. Anche in questo caso sono previste anticipazioni fino al 50 per cento della spesa, in attesa che il Ministero della marina mercantile possa liquidare l'intero importo sulla base di elementi certi e provati. Anche questo Istituto può diventare capofila di analoghe iniziative, stipulare contratti con università, enti o società ed assumere, con contratti a termine, personale tecnico specializzato, anche di cittadinanza straniera. Si tratta di un aspetto della norma molto interessante e che va positivamente valutato.

L'articolo 5 è relativo all'attuazione delle « linee programmatiche » 1984-1986. In questo articolo si dettano norme per il processo di ristrutturazione, razionalizzazione e rilancio della politica marittima e si prevede che la spesa complessiva di 5 miliardi autorizzata per il 1984 sia iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

L'articolo 6 è relativo alla copertura finanziaria.

Complessivamente mi sembra di poter affermare che il provvedimento in oggetto vada nella direzione di una semplificazione della legge n. 259 del 1976, si apra a tutti gli enti e istituti scientifici interessati al problema della modernizzazione del settore e pertanto, pur non essendo la dotazione finanziaria cospicua, sia da approvare rapidamente.

PRESIDENTE. Propongo di rinviare il seguito della discussione del provvedimento ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 13,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO