COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

54.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 LUGLIO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana (2369) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 6, 7, 8

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 4

CARTA GIANUARIO, *Ministro della marina mercantile* 4, 5, 6, 7, 8

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3

RICCARDI ADELMO 3, 4

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 8, 9

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifiche agli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (2579) 9

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 9

GRIPPO UGO, *Relatore* 9

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1196) 9

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 9

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,15.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana (2369).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana ».

Come i colleghi ricorderanno, l'onorevole Lucchesi aveva già svolto la relazione su tale provvedimento; oggi proseguiamo quindi nella discussione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti (per altro concordati con l'ufficio legislativo del Ministero della marina mercantile) su questo disegno di legge, da tempo atteso sia nel settore pubblico che privato della marina mercantile.

Si tratta di emendamenti che non sconvolgono l'impianto generale, tendendo solo ad affinare il testo. Il primo, relativo all'articolo 1, tende a sostituire la dizione « traffico marittimo » con « sistema economico nazionale in entrata e uscita dai porti italiani » per una maggiore precisazione degli obiettivi che si intende perseguire. Il secondo, sempre all'articolo 1, aggiuntivo alla lettera *a*), serve ad evitare la possibilità di contestazione e a rafforzare i poteri di intervento del ministro della marina mercantile per quanto riguarda le attribuzioni dei carichi alla bandiera.

Quanto all'emendamento all'articolo 2, tendente a sopprimere la lettera *l*), il ministro sa per quale ragione lo propongo e credo che egli sia d'accordo. L'inserimento nella commissione di un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi rischia di sconvolgere l'impianto della legge in quanto questi soggetti, normalmente, appartengono a compagnie estere e quindi, a mio avviso, si introdurrebbe una sorta di « quinta colonna » all'interno della commissione stessa.

ADELMO RICCARDI. Noi riteniamo che il provvedimento in discussione sia uno strumento utile, tuttavia, avremmo avuto bisogno di conoscere almeno le linee ispiratrici del piano FINMARE, non essendo neutra la politica che adotteremo verso l'armamento pubblico – e, al limite, anche verso quello privato – rispetto al recupero delle quote di traffico che sono state perdute.

Ribadisco che il disegno di legge è utile perché, dei 340 milioni di tonnellate interessate ai traffici in direzione dell'Italia o in partenza, attualmente la nostra flotta (almeno sulla base dei dati di cui ho preso visione) non ne trasporta più del 20 per cento, anzi, siamo al di sotto di questa quota. Pertanto, risultano fortemente disattesi gli impegni assunti in sede di conferenza internazionale (40-40-20).

Occorre, a nostro avviso, porre una grande attenzione su un punto: sulla possibilità, cioè, di iniziare con il provvedimento un processo di recupero che non investa solamente l'attività del Ministero della marina ma anche quella dei gruppi industriali pubblici, ad esempio, per i rapporti che essi intrattengono in termini di *import-export* con tutti i paesi del mondo, non soltanto con quelli dell'area mediterranea.

In conclusione, preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista al disegno di legge e agli emendamenti presentati dal relatore, ribadendo l'urgente bisogno

di aprire un dibattito su questo punto nodale del problema e chiedendo di conseguenza al ministro di metterci in condizione di riflettere sul ruolo della flotta pubblica.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Anche il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale è favorevole al provvedimento in discussione che però, in definitiva, non è che un timido aggiornamento della precedente normativa (con la quale si stabiliva, tra l'altro, la costituzione di una Commissione composta, in pratica, dagli stessi soggetti elencati nell'articolo 2 del disegno di legge) ed un riferimento non tanto nell'articolato, quanto nella relazione introduttiva, al rispetto di norme internazionali. L'esigenza di rafforzare le normative di difesa della nostra bandiera è certamente da sottoscrivere, a mio avviso, però, il provvedimento non permetterà di migliorare le condizioni del traffico marittimo battente bandiera nazionale. Semmai, dovremmo essere certi che, finalmente, questa Commissione non si limiti alla constatazione di ciò che può avvenire, autorizzando quindi di conseguenza, ma sia attiva in modo da rendere sempre più difficile la presenza di compagnie che necessitano dell'autorizzazione essendo sprovviste del rapporto di reciprocità, per quanto riguarda l'uso della bandiera, con altri paesi.

È necessario, pertanto, assumere sollecitamente adeguate iniziative, volte anche alla difesa del traffico marittimo su naviglio battente bandiera italiana. È necessario, in pratica, scongiurare la crisi continua derivante da quell'intenso traffico marittimo che, nei nostri porti, si svolge sotto bandiera estera senza il corrispettivo diritto, per il naviglio battente bandiera nazionale, di operare nei porti di quei paesi le cui navi si giovano, al contrario, delle nostre strutture portuali.

È stato detto che la nostra flotta non trasporta più del 20 per cento del tonnellaggio complessivo interessato ai traffici da e per l'Italia: ebbene, io credo che questa quota si aggiri invece intorno all'8 per cento. Come dicevo, è necessario assumere delle iniziative, però, non mi si venga a dire che deve essere il Parlamento a procedere in questo senso, perché se nel settore mancherà l'iniziativa del Ministero competente, non riusciremo a compiere quel salto di qualità che auspichiamo, quale che sia stato l'orientamento espresso in seno alla Conferenza nazionale dei trasporti.

Esisteva, infatti, un aspetto – quello del cabotaggio – in ordine al quale occorreva intervenire con estrema decisione, mentre ci si è limitati alla formulazione di istanze o alla generica espressione di sentimenti.

L'accettazione degli emendamenti del disegno di legge nel suo complesso si accompagna, dunque, alla speranza e all'auspicio che ho poc'anzi manifestato.

Durante gli anni della mia attività presso questa Commissione, dal 1972 ad oggi, ho avuto la ventura di assistere ad una « altalena » nelle sorti del Ministero della marina mercantile, per cui, dopo essere stata ventilata l'ipotesi di una sua soppressione, dopo averne determinato il degrado per il trasferimento ad altro Ministero delle relative competenze ed aver formulato l'auspicio di procedere ad una unificazione di tutti i trasporti, si è infine deciso di operare la ristrutturazione della FINMARE e FINCANTIERI.

In considerazione dello stato di estrema sofferenza in cui versa il settore marittimo, nel preannunciare il voto favorevole a questo provvedimento, mi permetto di insistere per una sollecita adozione di misure tese alla valorizzazione del Ministero della marina mercantile.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Nel ringraziare il presidente per l'ottimo lavoro svolto in questa sede, nonché l'intera Commissione per la solerzia e la diligenza dimostrate nel licenziare un così importante provvedimento, desidero spendere alcune parole di assicurazione per i colleghi che sono intervenuti.

Gli emendamenti presentati dal relatore tendono ad offrire una soluzione più incisiva e a specificare la portata di una misura ritenuta indispensabile per il rilancio

della marineria pubblica e privata. In particolare, l'ultimo emendamento relativo alla composizione della Commissione trova una spiegazione in ragioni, più che tecniche, politiche, ragioni legate ad alcune distorsioni prodotte nel settore proprio da tale strumento. Per questi motivi, il Governo ritiene di dover accogliere gli emendamenti presentati e di dover ringraziare il relatore dell'attenzione posta ai problemi del settore.

Per rispondere agli interrogativi espressi dall'onorevole Riccardi, desidero precisare che, in ordine alle linee generali del piano FINMARE, stiamo procedendo attraverso una serie di confronti e di approfondimenti tra i ministeri del lavoro e del tesoro, al fine di risolvere il problema legato alla sorte delle unità esuberanti; si intende, infatti, ricercare gli strumenti più opportuni per offrire la giusta sicurezza ai lavoratori che vanno in pensione e, nel contempo, non gravare soverchiamente sull'erario. Anche ieri si è svolto sull'argomento un confronto destinato a proseguire nella giornata odierna ad opera di esperti nel settore; questa mattina a mezzogiorno avrà luogo un incontro con le rappresentanze sindacali, cui verranno esposte le ragioni dell'elaborazione piuttosto faticosa. Devo dire che in origine il disegno di legge era più complesso, presupponendo una strategia complessiva, in cui pubblico e privato confluivano in un rilancio globale dell'economia marittima. Tuttavia, su richiesta delle parti sociali, si è dovuto procedere alla redazione di due distinti disegni di legge, il che ha comportato alcuni giudizi non positivi sull'andatura « asfittica » del presente provvedimento.

Sono d'accordo sul fatto che, rappresentando la FINMARE il 30 per cento della nostra flotta, ad essa possa essere demandato il compito di mantenere linee considerate essenziali per la nostra attività economica.

Sono, inoltre, dell'avviso che il presente provvedimento debba essere accompagnato da altri atti; in tal senso ho informato il CIPE in ordine alla mia intenzione di inviare una bozza di direttiva da indirizzare alle aziende pubbliche, affinché si avvalgano, sia per le importazioni sia per le esportazioni, della marina mercantile italiana. Ciò è potuto avvenire a seguito di un incontro con l'ENEL, il quale di sua iniziativa ha ritenuto che il referente appropriato sia costituito dal momento pubblico e privato italiano; tale ente ha, tuttavia, espresso il desiderio di operare affinché anche le altre aziende pubbliche siano tenute, attraverso una direttiva, ad analogo comportamento, ciò al fine di evitare che il nostro paese si approvvigioni o esporti utilizzando, come è accaduto per il passato, navi battenti bandiera di altri paesi.

Non sono informato con esattezza sulle cifre riportate dai colleghi intervenuti nel corso della discussione, tuttavia, avendo il Parlamento stabilito con legge di destinare notevoli risorse al rilancio dell'armamento e della cantieristica, sarei anch'io interessato ad un confronto sulle linee generali della legge FINMARE, ciò che potrà tuttavia realizzarsi solo dopo aver superato l'attuale fase di confronto all'interno.

In ordine alle osservazioni espresse dall'onorevole Baghino, desidero anzitutto dire che ne apprezzo l'ispirazione. È, comunque, evidente la necessità di operare una correlazione tra le misure che intendiamo adottare e quelle predisposte in sede UNCTAD.

Il disegno di legge al nostro esame non deve essere considerato un provvedimento di natura protezionistica, teso a disarticolare il principio della libertà economica e dell'economia di mercato; pur rispettando il regime della libera concorrenza, riteniamo debba essere assunto il carattere della reciprocità, che è stato fino ad oggi trascurato.

Concordo sull'osservazione formulata in ordine alla concezione del Ministero della marina mercantile; devo in proposito constatare che il lungo periodo di incertezza sul destino di questo dicastero ha prodotto effetti negativi non tanto sul piano politico, quanto su quello burocratico, in quanto l'amministrazione è stata praticamente abbandonata a se stessa.

Noto che questa incertezza di prospettive non ha giovato a irrobustire il Ministero della marina mercantile. Sono d'accordo con quanto diceva il ministro Signorile nel senso che vi deve essere unità di indirizzo nel settore dei trasporti per quanto riguarda la programmazione garantendo, però, la peculiarietà delle due diverse amministrazioni. Da parte mia sottolineo, in particolar modo, che l'apparato industriale del nostro paese si avvale, sia per le importazioni sia per le esportazioni, del trasporto marittimo in modo primario proprio per la posizione geografica che l'Italia ha.

Per quanto riguarda i problemi relativi al cabotaggio, riconosco che si sta procedendo lentamente pur trattandosi di un problema in discussione da molto tempo; ricordo che il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro e l'ENI sono orientati per uno sviluppo del cabotaggio che riesca a superare i nodi strutturali rappresentati dal sistema portuale e doganale.

Con queste precisazioni, sollecito la Commissione ad approvare rapidamente il disegno di legge in questione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro degli affari esteri, con il Ministro delle finanze e con il Ministro del commercio con l'estero, su proposta della Commissione di cui al successivo articolo 2 - nel rispetto degli impegni internazionalmente assunti dal nostro paese e in particolare di quelli derivanti dal trattato istitutivo della Comunità economica europea e dalla partecipazione dell'Italia alla Organizzazione di cooperazione e di sviluppo economico (OCSE) - ha facoltà di adottare le seguenti misure:

a) limitare o vietare la partecipazione al traffico marittimo italiano alle compagnie di navigazione di quei paesi che limitano la libertà di concorrenza nei traffici marittimi internazionali con misure quali riserve di traffico, concorrenza non commerciale, regolamentazioni portuali e fiscali preferenziali, regimi di controllo o doganali, ed altre misure comunque idonee ad influire sulla scelta della bandiera. Analoghi provvedimenti possono essere adottati nei confronti delle compagnie di navigazione che, pur non appartenendo ai predetti paesi, effettuano tuttavia il trasporto in virtù delle misure da questi adottate;

b) limitare la partecipazione al traffico marittimo italiano alle compagnie di navigazione straniere che pongono in atto misure idonee ad assicurarsi quote di traffico italiano, o di determinati tipi di traffico, da ritenere pregiudizievoli per gli interessi nazionali;

c) limitare la partecipazione al traffico marittimo italiano alle compagnie appartenenti ai paesi con i quali, per qualsiasi ragione, esiste consistente squilibrio tra la partecipazione della marina mercontile italiana al traffico di quel paese e la partecipazione di quella marina al traffico italiano.

Le misure di cui al precedente primo comma, agli stessi effetti e con la medesima procedura ivi indicata, possono inoltre essere prese qualora:

a) la loro adozione sia prevista da determinazioni di organismi internazionali di cui l'Italia sia parte;

b) le stesse siano contemplate da accordi internazionali di cui l'Italia sia parte.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, lettere a), b) *e* c) *sostituire le parole*: « traffico marittimo italiano » *con le seguenti*: « trasporto marittimo originato dal sistema economico nazionale in entrata ed uscita dai porti italiani ».

1. 1.

All'articolo 1, lettera a), *dopo le parole*: « scelta della bandiera » *aggiungere le seguenti*: « e a determinare direttamente o indirettamente, in tutto o in parte, una ripartizione o un controllo unilaterale dei trasporti marittimi ».

1. 2.

All'articolo 1, lettera c), *sostituire le parole*: « al traffico di quel paese » *con le parole*: « al trasporto marittimo originato dal sistema economico nazionale in entrata ed uscita dai porti di quel paese ».

1. 3.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo parere favorevole all'approvazione di questi emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1. 1 del relatore, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Sull'emendamento 1. 2 del relatore vi potrebbero essere perplessità, a giudizio degli uffici, per quanto riguarda le competenze attribuite alla I Commissione affari costituzionali, ma per quanto mi riguarda, non condivido tali perplessità. Pongo pertanto in votazione l'emendamento 1. 2 del relatore, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento 1. 3 del relatore, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Con decreto del Ministro della marina mercantile è istituita, presso il Ministero della marina mercantile, una Commissione composta da:

a) tre rappresentanti del Ministero della marina mercantile;

b) due rappresentanti del Ministero degli affari esteri;

c) un rappresentante del Ministero del commercio con l'estero;

d) un rappresentante del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

e) un rappresentante del Ministero delle finanze;

f) un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

g) un rappresentante del Ministero delle partecipazioni statali;

h) quattro rappresentanti dell'armamento pubblico e privato designati dalle rispettive organizzazioni;

i) un rappresentante del Consiglio nazionale dei caricatori;

l) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi;

m) due esperti in materia tecnico-giuridica.

Per ciascuno dei rappresentanti è nominato un membro supplente.

La Commissione è presieduta da uno dei membri di cui alle lettere da *a*) a *g*), designato dal Ministro della marina mercantile nel decreto di cui al precedente primo comma.

La Commissione può altresì avvalersi dell'opera di esperti di volta in volta convocati.

Per lo svolgimento dei suoi compiti la Commissione si avvale di una Segreteria tecnica da nominarsi con decreto del Ministro della marina mercantile; la Segreteria è coordinata da un funzionario della Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo del Ministero della marina mercantile, con la qualifica non inferiore a primo dirigente, il quale eser-

cita anche le funzioni di segretario della Commissione.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere la lettera l).

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Sono favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore, favorevole il Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

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

ART. 3.

La Commissione di cui all'articolo 2 ha i seguenti compiti:

a) esaminare se nei traffici marittimi internazionali ricorrano le situazioni indicate nell'articolo 1, primo comma, lettere *a*), *b*) e *c*), con conseguenze pregiudizievoli per gli interessi nazionali;

b) individuare le misure più idonee a tutelare gli interessi marittimi nazionali. Tali misure, ove rivolte a fronteggiare le situazioni di cui alla lettera *a*) del primo comma dell'articolo 1, devono essere individuate sulla base della reciprocità di trattamento;

c) proporre al Ministro della marina mercantile le concrete misure da adottare a difesa della marina mercantile italiana;

d) fornire al Ministro della marina mercantile i pareri che le verranno richiesti in materia di politica marittima e di interventi per la difesa della marina mercantile italiana.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il Ministro della marina mercantile è l'autorità competente per l'esecuzione della presente legge, nonché per la applicazione delle misure che in base alla stessa verranno adottate. Il Ministro, per tale ultimo aspetto, può avvalersi, previa intesa con le amministrazioni interessate, anche degli organi di altre amministrazioni dello Stato.

(*È approvato*).

ART. 5.

Alla data di entrata in vigore della presente legge cessa di avere vigore la legge 4 marzo 1963, n. 388, modificata dalla legge 8 aprile 1976, n. 215.

Resta tuttavia in vigore il regime delle autorizzazioni che sia stato già adottato ai sensi della menzionata normativa, e ciò fino a quando la situazione determinata dalle misure discriminatorie messe in atto dal paese interessato non sia stata esaminata e ricondotta alla disciplina della presente legge, ma in ogni caso non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della stessa.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per la difesa della marina mercantile italiana » (2369):

Presenti e votanti . . .	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli . .	23
Voti contrari . . .	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Guido, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Gripppo, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Matteoli, Pernice, Picano, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Rubino, Russo Ferdinando.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche degli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (2579).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche degli articoli 16 e 17 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare ».

Proseguiamo nella discussione già iniziata nelle precedenti sedute.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Chiedo che la Commissione si pronunci sull'articolo aggiuntivo da me presentato nella scorsa seduta. Dichiaro, inoltre, che ritengo opportuno affidare l'ulteriore elaborazione del provvedimento ad un gruppo di lavoro informale, da me coordinato, che potrebbe riunirsi fin dal pomeriggio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione in linea di principio l'articolo aggiuntivo del relatore, di cui do nuovamente lettura, avvertendo che in caso di accoglimento lo stesso sarà inviato alla I Commissione per il prescritto parere:

ART. 4.

All'articolo 9 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare, dopo il primo comma, è aggiunto il seguente:

« Fermo restando quanto previsto all'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge, il Corpo della Guardia di finanza concorre al servizio di vigilanza di cui alla lettera *c*) del predetto articolo 2 ».

(*È approvato*).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio ».

Propongo di rinviare la discussione ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO