COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

94.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 NOVEMBRE 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 5

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3, 4

MURMURA ANTONINO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 5

RICCARDI ADELMO 4

RIDI SILVANO 4

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 7

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

LA PENNA ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed al relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, concernenti la classificazione dei motoveicoli (3959) 7

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 7

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato *(Approvato dal Senato)* (4153) 7

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 7, 20

LUCCHESI PINO, *Relatore* 7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,45.

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

(È approvato).

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 ».

Ricordo ai colleghi che nella seduta del 23 ottobre scorso era proseguito l'esame del provvedimento nel testo predisposto dal Comitato ristretto.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Come i colleghi ricorderanno, nel corso dell'ultima seduta sospendemmo l'esame del provvedimento sulla base di una ipotesi rappresentata qui dal Governo, secondo la quale il Governo stesso si sarebbe impegnato a riprodurre il testo attualmente al nostro esame, nella stesura elaborata dal Comitato ristretto, quale emendamento al decreto-legge sui porti, allora in discussione al Senato.

Le vicende dell'attività parlamentare (il Senato ha già provveduto alla conversione in legge del decreto-legge) hanno dimostrato che non è stato possibile – non so per quale motivo – assolvere a questo impegno formalmente assunto dal Governo, probabilmente per circostanze particolari, cause di forza maggiore o difficoltà oggettive createsi nel corso della discussione che si è svolta al Senato. Sarebbe stata, quella, una sede utile ed opportuna, perché si sarebbe trattato di mettere insieme materie oggettivamente omogenee tra di loro.

Non essendosi verificata tale possibilità, emersa dall'atteggiamento del Governo, si pongono nuovamente alla nostra attenzione in tutta la loro drammaticità i problemi collegati a questo provvedimentoi, che giace ormai da tempo immemorabile nella nostra Commissione e che è stato oggetto di elaborazioni, ripensamenti, richieste di esame. Tra l'altro, le mille difficoltà da noi incontrate hanno dato luogo ad un testo profondamente diverso, anche nel dato numerico, da quello governativo.

Di fronte a tale situazione, al relatore sembra logico e doveroso procedere all'approvazione del testo del Comitato ristretto.

Com'è noto, il gruppo comunista ha espresso qualche preoccupazione – emersa recentemente – in ordine all'articolo 2. A tale proposito debbo dire con grande franchezza che, se il problema che condiziona l'atteggiamento del gruppo comunista è quello di carattere terminologico in ordine all'ipotesi prevista dal primo comma dell'articolo 2, quella cioè di una nuova definizione delle aziende dei mezzi meccanici, prospettando così l'eventualità di un allargamento delle possibilità di intervento nelle realtà portuali rispetto a quanto previsto dalla legge istitutiva, tale preoccupazione può essere accolta, prov-

vedendo quindi ad una nuova stesura dell'articolo 2 con l'eliminazione del primo comma ed una revisione terminologica dei passaggi successivi.

Rimangono le altre esigenze che hanno condotto alla definizione di questo provvedimento la cui opportunità sottolineo nuovamente all'attenzione dei colleghi. Si tratta di aggiornare, secondo le esigenze degli ultimi anni, le capacità di spesa degli organismi direttivi delle aziende dei mezzi meccanici che, nell'attuale situazione, sono irrisorie. Pertanto, si propone di elevare i limiti di spesa da 500 mila lire a 10 milioni, con un meccanismo di adeguamento alla situazione degli ultimi anni, anche in relazione all'inflazione.

L'ultimo comma dell'articolo 2 prevede, come mi sembra logico e corretto, un compenso ai membri del comitato direttivo e ai revisori, da stabilire con decreto del ministro della marina mercantile, in analogia a quanto previsto per organismi similari: si tratta di un obiettivo di razionalizzazione.

ADELMO RICCARDI. Sono favorevole all'articolo 1 nel testo del Comitato ristretto, in quanto esso rispecchia un'esigenza da noi avvertita da molto tempo.

Per quanto concerne, invece, l'articolo 2, ritengo che dovrebbe essere modificato eliminando il riferimento alla denominazione di aziende portuali. Sono favorevole alla rimanente parte dello stesso articolo.

SILVANO RIDI. Signor presidente, devo dire che ancora non riesco ad apprezzare – e me ne dispiaccio – l'opportunità dell'articolo 2. Ritengo, infatti, che il suo contenuto dovrebbe essere inserito in sede di conversione del decreto-legge sui porti, pervenutoci dal Senato. In quel testo, infatti, è compresa tutta la normativa sui porti. In parte, si dà mandato al ministro di svolgere un certo tipo di operazioni di carattere amministrativo; per il resto, si afferma che si dovrà provvedere alla classificazione dei porti e ad altre misure attraverso atti legislativi. Mi pare dunque che quel decreto meglio comprenderebbe la materia di cui all'articolo 2. L'articolo 1, al contrario, affronta una questione specifica (l'aumento delle tasse di imbarco e di sbarco) sulla quale non abbiamo alcuna riserva, non essendo presente nel decreto-legge che ho richiamato. Vorrei invece comprendere l'utilità di inserire la materia di cui all'articolo 2 nella legge al nostro esame.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Signor presidente, anche al relatore era apparso estremamente opportuno che la materia richiamata dal collega Ridi, essendo in fase di conversione il decreto-legge sui porti, venisse compresa in un emendamento da presentare con il disegno di legge di conversione. L'obiezione del collega Ridi, quindi, è perfettamente condivisibile. Ma le circostanze ci hanno fatto seguire un'altra via, e questo per due motivi. In primo luogo, non so per quale motivo, non si è concretato l'impegno del Governo cui ho fatto cenno, ma non voglio sollevare questo problema che ci metterebbe in difficoltà nel rapporto con l'esecutivo. Sta di fatto che al Senato non è stato presentato l'emendamento al decreto-legge sui porti. In secondo luogo (è inutile nascondersi dietro il proverbiale dito), siamo di fronte ai tempi ristretti che presumibilmente la Camera dei deputati avrà davanti a sé per la conversione di quel decreto-legge; l'ipotesi più verosimile è che saremo costretti a convertirlo in legge nel testo del Senato, perché mancherà il tempo per una seconda lettura di quello stesso ramo del Parlamento.

Superata la questione della nuova denominazione da dare alle aziende, superato anche il problema di dare un minimo di revisione alle capacità di spesa degli organi direttivi, superati i problemi relativi ai compensi da attribuire ai membri dei comitati direttivi e quelli collegati alla previsione del terzo comma, le ipotesi che ci si presentano sono tre: o approviamo questo provvedimento, o presentiamo un emendamento al decreto-legge sui porti, o variamo un provvedimento nuovo.

A me pare che la soluzione migliore sia quella di approvare il provvedimento al nostro esame visto che, tra l'altro, esso giace da troppo tempo in Parlamento.

ANTONINO MURMURA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo esprime parere favorevole sull'articolo 1 del testo del Comitato ristretto che contiene una serie di norme di adeguamento delle tariffe che considera urgenti e indilazionabili.

Per quanto riguarda l'articolo 2, il Governo si rimette alla valutazione espressa poc'anzi dal relatore in direzione della soppressione del primo comma dello stesso articolo. Ritengo che il Senato, in sede di conversione del decreto-legge sui porti, non abbia potuto recepire indicazioni come quelle contenute negli altri commi dell'articolo 2. Ciò in quanto sono state sollevate obiezioni sulla esigenza di profonde riforme di struttura nella materia. Sono questi i motivi per i quali il Senato ha escluso questa possibilità, che pure era stata accertata in questa Commissione quando il Governo si pronunciò in passato.

Detto questo, chiedo alla Commissione di approvare il disegno di legge in discussione, suggerendo di trasfondere il contenuto dei due ultimi commi dell'articolo 2 in altrettanti articoli aggiuntivi. Ciò al fine di evitare problemi di interpretazione nell'applicazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le misure della tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, istituita dal primo comma dell'articolo 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, in legge 16 aprile 1974, n. 117, sono aumentate del 50 per cento rispetto a quelle determinate con l'articolo 6 della legge 1° dicembre 1981, n. 692, di conversione in legge del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546. Tale aumento non si applica nei porti ubicati nel Mezzogiorno e nelle isole, nonché per il traffico di cabotaggio.

Al fine di tener conto del ruolo internazionale del porto franco di Trieste, in attesa della definizione di accordi con gli Stati confinanti in merito alla utilizzazione del porto stesso, l'aumento di cui al precedente primo comma non si applica altresì in detto scalo.

Sono esenti dalla tassa erariale e da quella portuale di cui al primo e secondo comma del decreto-legge 16 aprile 1974, n. 117 e successive modificazioni tutte le merci caricate sui carri ferroviari e i veicoli che accedono sulle navi traghetto adibite ai collegamenti marittimi tra porti nazionali.

Le misure della tassa di ancoraggio e della sovrattassa di ancoraggio per le merci in coperta, di cui ai capi I e II del Titolo I della legge 19 febbraio 1963, n. 82, sono aumentate rispetto alle misure in vigore, di tre volte, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, e di sei volte a decorrere dal 1° gennaio 1987.

Un terzo degli importi riscossi in applicazione della tassa di cui al primo comma e l'80 per cento degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al quarto comma del presente articolo, nei porti rientranti nell'ambito delle giurisdizioni degli enti portuali di Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste, nonché nei porti in cui insistono o sono autorizzate ad operare le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia e Messina, è devoluto ai predetti enti e alle predette aziende. Le somme devolute sono destinate ad investimenti per il miglioramento e il potenziamento delle strutture, delle opere e dei servizi portuali.

Per l'anno 1986 la devoluzione degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al quarto comma è ridotta al 60 per cento.

Le medesime percentuali di cui ai precedenti commi degli importi riscossi in altri porti e per le merci imbarcate o sbarcate nelle rade e nelle spiagge sono accantonate in un fondo da istituirsi presso il Ministero del tesoro per il finanziamento di opere marittime e portuali, in base a programmi annuali approvati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro. Le somme affluite al predetto fondo in ciascun esercizio finanziario saranno iscritte nell'esercizio successivo in un apposito capitolo di spesa del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha presentato il seguente emendamento in conformità alla condizione espressa nel parere della V Commissione:

Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 1.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di La Spezia, Livorno, Cagliari, Messina, Ancona assumono la denominazione di Aziende portuali.

Ad esse ed agli altri enti vigilati dal Ministero della marina mercantile è estesa la facoltà prevista dall'articolo 3 della legge 23 maggio 1983, n. 230, di costituire società e/o consorzi per la realizzazione dei propri compiti o per finalità strumentali o accessorie rispetto agli stessi. Le relative delibere sono in ogni caso soggette all'approvazione del Ministero vigilante.

La facoltà, attribuita al Ministero della marina mercantile dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, modificato dall'articolo 2 della legge 10 ottobre 1974, n. 494, di autorizzare le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini ad espletare i propri compiti anche in altri porti rientranti nella circoscrizione territoriale delle Capitanerie di porto presso le quali hanno sede, deve intendersi riferita a tutti i compiti attribuiti alle aziende medesime.

I limiti di spesa di cui all'articolo 7, lettera *b)*, della legge 9 ottobre 1967, n. 961, modificati dall'articolo 5 della legge 10 ottobre 1974, n. 494, sono elevati a lire 10 milioni.

L'articolo 11 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, è sostituito dal seguente:

« ART. 11. — Ai membri del Comitato direttivo ed ai revisori è attribuito un compenso la cui misura è stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile in analogia a quanto previsto per gli organi similari degli enti disciplinati dalla legge 20 marzo 1975, n. 70 ».

L'onorevole Riccardi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, sostituire i primi due commi con il seguente:

Alle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di La Spezia, Livorno, Cagliari, Messina, Ancona ed altri enti vigilati dal Ministero della marina mercantile è estesa la facoltà prevista dall'articolo 3 della legge 23 maggio 1983, n. 230, di costituire società e/o consorzi per la realizzazione dei propri compiti o per finalità strumentali o accessorie rispetto agli stessi. Le relative delibere sono in ogni caso soggette all'approvazione del Ministero vigilante.

2. 1.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti 25
Maggioranza 13

Voti favorevoli 25
Voti contrari 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Becchetti, Bernardi Guido, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gioia, Gradi, Grippo, Grottola, Laganà, La Penna, Lucchesi, Matteoli, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Rubino, Russo Raffaele, Sanguineti, Savio, Stegagnini.

Seguito della discussione della proposta di legge La Penna ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed al relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, concernenti la classificazione dei motoveicoli (3959).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati La Penna ed altri: « Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed al relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, concernenti la classificazione dei motoveicoli ».

Ricordo che martedì 25 alle ore 18 avrà luogo l'audizione informale dei tecnici dell'industria del motociclo. Propongo pertanto di rinviare il seguito della discussione del provvedimento a mercoledì 26 novembre.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sospendo la seduta in concomitanza con i lavori di Assemblea.

La seduta, sospesa alle 10, è ripresa alle 14.

Discussione del disegno di legge: Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato (Approvato dal Senato) (4153).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato », già approvato dal Senato nella seduta del 5 novembre 1986.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Signor presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto fare una premessa alla relazione che svolgerò tra breve. Cercherò di sintetizzare le motivazioni che hanno portato il Governo a presentare un disegno di legge sul riordino della flotta di Stato del gruppo Finmare e che hanno poi spinto il Senato a trasformare tale dise-

gno di legge – mediante una serie di variazioni e di integrazioni – in un provvedimento complesso di intervento sulla flotta privata e su quella pubblica.

Le considerazioni di carattere più decisamente politico, alle quali faccio riferimento nel chiedere alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, riguardano la necessità di un provvedimento di sostegno come condizione obbligata nella fase attuale di rilancio del settore pubblico e di sostegno del settore privato.

Sono però giunto alla conclusione che il testo governativo, anche con le modifiche introdotte dal Senato, configura un intervento sostanzialmente congiunturale che, pur risolvendo alcuni problemi, non dà una risposta definitiva alle esigenze della marineria e della portualità italiane, intimamente connesse tra di loro.

Accennerò poi all'evoluzione delle vicende della marineria internazionale (con particolare riferimento alla crisi degli ultimi anni), ed effettuerò una valutazione comparativa di alcuni interventi (come, ad esempio, quello francese) di innovazione statale; oggi, infatti, è estremamente importante – non esprimo giudizi di valore – il tentativo, compiuto dalla Francia, dalla Spagna e probabilmente anche dalla Norvegia, di realizzare registri navali di comodo.

Voglio ricordare ai colleghi che dovremmo iniziare al più presto, in accordo con il Senato, un'indagine conoscitiva sull'economia del mare; considero, infatti, il disegno di legge al nostro esame una base di partenza di una fase più dinamica di intervento del Parlamento e del Governo sulla marineria italiana, da porre in essere prima che la crisi assuma un andamento irreversibile.

Occorre considerare che attualmente la sesta direttiva CEE si trova in fase di elaborazione; da ciò nasce la necessità di pervenire ad una rapida approvazione del disegno di legge senza alcuna modifica, per permettere agli imprenditori pubblici e privati di attivare i meccanismi del credito navale e per assicurare alla cantieristica un ulteriore periodo di respiro prima dell'entrata in vigore della sesta direttiva comunitaria, che sarà molto più rigida della quinta.

Tuttavia, sottolineo l'opportunità che, dopo l'approvazione del provvedimento, Governo e Parlamento riflettano sulla successiva modificazione di alcune disposizioni che suscitano legittimamente dubbi e perplessità.

Da tutto questo quadro di riferimento sono partito per elaborare la relazione che ora mi accingo a svolgere, la quale, pur non rappresentando una *summa teologica* dei problemi presenti sul tappeto, contiene punti di riferimento e cifre reali.

I trasporti marittimi attraversano la più grave e lunga turbativa degli ultimi cinquant'anni, iniziata dopo la crisi petrolifera del 1974-1975, che ha interrotto un andamento dell'interscambio marittimo fino ad allora in continua espansione.

La fase depressiva è stata caratterizzata da un pesante squilibrio tra domanda ed offerta di stiva.

Dal lato della domanda, il livello dei traffici continua a segnare una stagnazione: i valori del 1984 sono pari a quelli del 1974 (3.252 milioni di tonnellate).

Peraltro, dal lato dell'offerta, la consistenza della flotta mondiale è cresciuta, tra il 1974 ed il 1984, del 34 per cento circa.

Un indice di tale negativa situazione si ha nel livello depresso dei noli che, tra il 1980 ed il 1984, presentano una flessione del 53 per cento per i carichi secchi e del 37 per cento per i carichi liquidi.

Un altro indice è costituito dall'andamento dei disarmi e delle demolizioni che, sempre tra il 1980 e il 1984, sono aumentati, rispettivamente, del 512 per cento e del 114 per cento.

Questa situazione ha determinato nel 1985 un disavanzo di oltre 1.900 miliardi di lire: la perdita secca per i trasporti marittimi è quindi praticamente raddoppiata rispetto al 1979. Non bastasse questo, preoccupa il suo andamento crescente.

Ciò significa che la nostra flotta non è in grado di soddisfare i bisogni della no-

stra bilancia dei pagamenti per i trasporti marittimi.

La flotta mercantile italiana dal 1979, anno del suo massimo storico con 11 milioni 659 mila tonnellate di stazza lorda, si è ridotta di circa il 34 per cento, registrando alla fine del 1985 una consistenza pari a 7 milioni 900 mila tonnellate di stazza lorda. Il declino è stato particolarmente accentuato dal gennaio al dicembre 1985, dato che in soli dodici mesi la flotta ha perso un milione 100 mila tonnellate di stazza lorda, con una contrazione pari al 12 per cento.

Tale riduzione della capacità di trasporto è ancora più rilevante quando si considera che la percentuale dei disarmi italiani è pari al 14 per cento della consistenza totale; siamo quindi sui livelli pari al doppio della media dei disarmi mondiali.

Questi dati possono dare un'idea precisa ed immediata della drammatica situazione in cui versa tutto l'armamento italiano che, in continua contrazione, vede ormai in gioco la sua stessa sopravvivenza.

È ormai un dato acquisito il fatto che la crisi ha colpito le strutture e l'organizzazione dei traffici e della marina mercantile a livello internazionale.

Infatti, nonostante la ripresa economica pressoché generalizzata di tutti i paesi industrializzati, si continua a registrare un ristagno dei mercati marittimi ove la relazione tra l'aumento del prodotto interno lordo e l'aumento dei trasporti marittimi non solo non si è verificata, ma si è addirittura capovolta.

L'eccedenza di naviglio offerto sul mercato, rispetto alla domanda di trasporto via mare, continua infatti a persistere creando, tra l'altro, un'aspra concorrenza su tutte le rotte.

La stagnazione che contraddistingue da un quinquennio le attività marittime mondiali ha quindi provocato un processo di trasformazione nei rapporti di potenza tra le varie flotte mercantili, che sta rapidamente portando ad un radicale ridimensionamento dei paesi marittimi tradizionali.

Il fenomeno non è sorto improvvisamente perchè le sue origini vanno ricercate nella situazione in cui il mondo marittimo venne a trovarsi allo scoppio della prima crisi del petrolio, quando, a fronte di un primo colpo di freno ai traffici, si constatò che i cantieri avevano ordinazioni per un volume pari al 40 per cento del tonnellaggio della flotta esistente, un quantitativo assolutamente sproporzionato persino rispetto a qualsiasi ottimistica previsione di ulteriore espansione dei traffici.

L'immissione in servizio di questo nuovo naviglio ed il conseguente squilibrio tra offerta e domanda generò la concorrenza cui accennavo prima, a seguito della quale la crisi delle flotte dei paesi industrializzati si è manifestata in tutta la sua gravità nel corso degli anni ottanta.

Tale concorrenza è caratterizzata soprattutto dalla presenza delle flotte battenti « bandiera ombra » che hanno assorbito gran parte del naviglio perduto dalle flotte dei paesi tradizionalmente marittimi.

Grazie ai bassi costi di gestione ed all'ampia libertà operativa, queste bandiere dominano ormai i mercati marittimi mondiali, influenzando la determinazione dei noli a tutto svantaggio delle marine dei paesi industrializzati, specialmente europei, che non riescono a coprire gli alti costi.

Non ci sono però solo le « bandiere ombra ». È infatti determinante anche la concorrenza attuata dalle flotte dei paesi ad economia di Stato che, grazie a programmazioni centralizzate, sono in grado di operare senza risentire dei fattori tipici delle economie di mercato.

E vi sono poi le flotte dei paesi in via di sviluppo e dei paesi di nuova industrializzazione che godono di riserve dei traffici ed attuano discriminazioni nei confronti delle flotte degli altri paesi – primo tra tutti l'Italia – che invece consentono ampia libertà di accesso ai loro carichi ed ai loro porti.

Lampante e significativo a questo proposito è il caso dei rapporti marittimi tra Italia e Algeria: dieci anni fa le compagnie italiane potevano partecipare ai traffici con l'Algeria in misura tale da poter garantire l'attività e la presenza di cinque o sei compagnie in questo settore.

Il graduale aumento della flotta algerina ha comportato una rapida riduzione della partecipazione italiana al traffico.

Nel 1974 l'armamento italiano partecipava al traffico bilaterale con l'Algeria con una quota pari a circa il 30 per cento. Attualmente tale quota è pari al 10 per cento, con una tendenza all'azzeramento.

La prima e più lampante conseguenza di questa situazione è la contrazione delle flotte di paesi tradizionalmente marittimi. Il caso delle flotte della CEE è eclatante: dal 27 per cento della consistenza mondiale nel 1979, la CEE attualmente detiene il 19 per cento, mentre le « bandiere ombra » hanno ormai raggiunto il 32 per cento.

Se, apparentemente, il caso dell'Italia è assimilabile a quello delle altre flotte europee, in realtà la nostra situazione è ben più grave.

Basti citare il caso della Norvegia e della Gran Bretagna.

È infatti vero che queste flotte in meno di dieci anni si sono più che dimezzate, ma è altrettanto vero che una percentuale molto alta della loro consistenza attuale – per la Norvegia si parla del 45-50 per cento – batte « bandiera di convenienza ».

Tutto ciò naturalmente contribuisce ad alimentare le tensioni che ostacolano il ripristino di più equilibrate condizioni di mercato: la pressione concorrenziale esercitata sia dalla « bandiera di convenienza », sia dalle marine dei paesi a commercio di Stato ed in via di sviluppo, che assistono le proprie flotte con legislazioni unilaterali, misure di protezionismo e riserve di carico; l'indebolimento del sistema delle conferenze e dei consorzi, che hanno rappresentato, fino ad oggi, una salvaguardia per una ordinata attività armatoriale; l'accelerato ritmo di sostituzione del naviglio tradizionale con naviglio di nuova tecnologia ad elevatissima produttività; l'effetto destabilizzante esercitato, nei confronti degli armamenti tradizionali, dai servizi « giramondo », che, fondandosi su una complessa organizzazione logistica, ottengono, attraverso forti sottoquotazioni tariffarie, soglie di traffico molto elevate al fine di pervenire alle prefissate economie di scala.

Il ricorso alla « bandiera di convenienza » tende poi oggi a generalizzarsi e diffondersi anche nei paesi europei industrializzati.

Basterà ricordare, ad esempio, la Francia di Chirac, che recentemente ha aperto il registro dell'isola di Kerguelen, e la Spagna di Gonzales che, secondo recenti notizie avrebbe intenzione di aprire un registro per le navi spagnole nelle isole Canarie, o la Norvegia intenzionata ad utilizzare le Svalbard.

Insomma, quella che sembra la prima alternativa all'attuale situazione di crisi è il ricorso alla « bandiera ombra ».

Ma la flotta mercantile nazionale è di fondamentale importanza per un paese, specie per un paese come l'Italia che dipende dal trasporto marittimo per il 70 per cento delle importazioni e per il 50 per cento delle esportazioni nazionali.

Eppure in Italia, nel cosiddetto « paese di navigatori... », non vi è ancora una adeguata e responsabile coscienza e conoscenza dell'importanza del trasporto marittimo e di tutto ciò che questo settore rappresenta.

È necessario ribadire il grado della dipendenza marittima dell'economia italiana, le sue connessioni prevalentemente internazionali, la consapevolezza che l'attività del trasporto marittimo è una vera e propria attività industriale essenziale.

Non si dirà mai abbastanza che il nostro paese, benchè munito di una rete ferroviaria, di un sistema autostradale ed aereo e di oleodotti collegati con il resto dell'Europa, è in gran parte tributario della via marittima per le sue necessità di approvvigionamento industriale ed alimentare e per la esportazione di prodotti.

L'industria siderurgica si basa quasi esclusivamente sugli arrivi via mare per alimentare la sua attività; per l'industria elettrica, se si escludono le produzioni idroelettriche e geotermiche, tutti gli approvvigionamenti energetici provengono dalla via marittima.

Lo stesso può dirsi di quasi tutte le fonti di energia per uso industriale e privato.

Anche se negli ultimi anni vi è stata una certa riduzione del « traffico petrolifero », che arriva tutto via mare e che alimenta importanti movimenti di transito, questo fenomeno ha soltanto scalfito il volume di tali movimenti. Infatti la quota delle importazioni via mare in peso rimane preponderante e si mantiene sul 70 per cento del totale.

D'altro lato, se per l'Italia sono molto importanti gli approvvigionamenti di materie prime, delle quali la nostra industria non può fare a meno, altrettanto importanti sono i flussi delle esportazioni di prodotti manufatti, i quali, data la caratteristica del nostro paese essenzialmente trasformatore di materie prime, costituiscono una fondamentale voce della nostra bilancia dei pagamenti.

Ciò per quanto riguarda i trasporti marittimi internazionali. Ma non bisogna dimenticare che l'Italia è un paese con circa 8 mila chilometri di coste lungo le quali si snoda il traffico di cabotaggio, che svolge, o dovrebbe svolgere, una funzione simile a quella delle vie navigabili degli altri paesi europei.

I vantaggi della navigazione costiera sono facilmente intuibili, sia per quanto riguarda le distanze, che via mare sono notevolmente inferiori rispetto a quelle che gli altri mezzi di trasporto devono coprire, sia per quanto concerne la maggiore economicità della nave, specialmente dal punto di vista energetico.

È quindi importante guardare con un occhio di riguardo tutto il comparto della marina mercantile, non soltanto per salvaguardare un settore vitale e la sua tradizione marinara, ma per anticipare le trasformazioni che si preannunciano nei rapporti e traffici internazionali.

È da prevedersi, infatti, il ritorno ad un adeguato sviluppo dei trasporti marittimi, specie nei carichi secchi, sia per la possibile ripresa dell'economia mondiale, quando si verificherà, sia per le seguenti motivazioni: progresso dell'industrializzazione nei paesi in via di sviluppo, che dovrebbe gradualmente determinare nuovi flussi di prodotti finiti e semilavorati verso i paesi avanzati; crescita della popolazione mondiale – che si prevede aumenti del 50 per cento nei prossimi 20 anni, con concentrazione soprattutto nei paesi in via di sviluppo – crescita che provocherà un maggior fabbisogno iniziale di cereali e, successivamente, col miglioramento del tenore di vita, di generi alimentari più ricchi, nonché di beni di consumo e strumentali; impiego delle energie alternative al petrolio, tra cui il carbone da vapore, per il quale, essendo i giacimenti uniformemente distribuiti nelle varie aree geografiche, sono da prevedersi trasferimenti marittimi meno concentrati.

Abbiamo già ricordato come il trasporto marittimo abbia importanza strategica per il nostro paese, considerando che circa il 71 per cento delle importazioni ed il 57 per cento delle esportazioni viene effettuato via mare.

Per altro, è fonte di preoccupazione che la consistenza della flotta italiana, pari, al 31 dicembre 1984, a circa 9 milioni di tonnellate di stazza lorda, si sia ridotta, nell'ultimo quinquennio, del 22 per cento, di cui ben l'8,6 per cento nel 1984; che l'età media della flotta stessa risulti elevata (il 57 per cento del tonnellaggio registrato a fine 1984 è superiore ai 10 anni di età) e sia basso il suo livello qualitativo (i disarmi in Italia, nel 1984, hanno raggiunto il 16 per cento a fronte del 9 per cento mondiale); che la partecipazione delle navi italiane al traffico, in partenza dal paese o in arrivo, sia attualmente pari al 21,9 per cento del totale mentre, ancora nel 1960, la bandiera nazionale copriva il 34,6 per cento; che la bilancia dei pagamenti per i trasporti marittimi, tradizionalmente attiva fino al 1959, abbia segnato disavanzi cre-

scenti che, nel 1984, hanno raggiunto lire 1.880 miliardi.

La recessione dei traffici marittimi internazionali si è naturalmente manifestata pesantemente anche nel sistema marittimo italiano, che si trova in una situazuione di svantaggio rispetto a quello estero, per un complesso di motivazioni.

In primo luogo, la stessa posizione geografica del nostro paese, situato lungo rotte marittime fondamentali, rende le compagnie nazionali particolarmente vulnerabili alla concorrenza, resa più aspra dalla crisi mondiale del settore.

Inoltre, si aggiungono: le difficoltà competitive della cantieristica italiana, i cui prezzi sono spesso più elevati di quelli quotati all'estero; le disfunzioni economico-operative dei porti nazionali, dovute sia alle note deficienze di attrezzature e di capacità ricettiva ed infrastrutturale, specie in concordanza con lo sviluppo dei traffici unitizzati, sia alla cattiva organizzazione ed a disallineati costi del lavoro portuale; le carenze ed i ritardi nell'adozione di misure e di politiche finalizzate alla migliore tutela della flotta di bandiera nei traffici d'interesse del paese (nonostante il positivo lavoro svolto in questa Commissione, l'*iter* parlamentare di un provvedimento di difesa e tutela è ancora lontano dalla definizione); l'inadeguatezza della politica finanziaria a favore del settore marittimo dovuta, fino ad epoca recente, ad insufficienze normative e, attualmente, in presenza di leggi migliori, a deficienza di stanziamenti; la confusa delimitazione dei ruoli fra armamento pubblico e privato.

La Finmare è presente nel settore dei trasporti marittimi con una triplice specializzazione: trasporto merci di massa – società Sidemar (al servizio dell'industria siderurgica), Almare (bauxite ed altre merci secche e liquide alla rinfusa), Carbomare (carbone per l'industria elettrica); servizi merci internazionali di linea – società Lloyd Triestino (Africa extramediterranea, Asia e Oceania), Italia (Americhe), Adriatica (Mediterraneo orientale); collegamenti nazionali, passeggeri e merci – società Tirrenia (isole maggiori e prolungamenti sul nord Africa), Toremar (arcipelago toscano), Caremar (isole partenopee e pontine), Siremar (isole Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e Pantelleria), Adriatica (isole Tremiti e servizi per il medio e basso Adriatico).

La flotta impiegata dalla Finmare costituiva al 31 dicembre 1984 il 19,4 per cento dell'intera flotta nazionale ed il 35,6 per cento, se si considera il solo naviglio a parità di tipologia, delle navi da carico secco per trasporti sia di linea sia di massa.

Con questa flotta nel 1984 le società di navigazione del gruppo hanno trasportato il 45 per cento delle merci di interesse nazionale acquisite dalla bandiera italiana, ed in particolare, circa 45 milioni di tonnellate di merci di massa e oltre due milioni di tonnellate di merci di linea.

Nei collegamenti nazionali, sono stati movimentati circa 13 milioni di passeggeri, 1,6 milioni di auto al seguito e 4 milioni di tonnellate di merce.

L'intervento dello Stato nei confronti del gruppo Finmare era disciplinato dalla legge 10 giugno 1937, n. 1002, che prevedeva una sovvenzione a favore delle società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia.

La sovvenzione era costituita da una parte annua fissa, stabilita inizialmente, ed una variabile ed integrativa, con meccanismo di revisione quadriennale.

La durata delle relative convenzioni era prevista in 20 anni, a decorrere dal 1° gennaio 1937.

Anche per effetto degli eventi connessi con il secondo conflitto mondiale, il predetto sistema assunse dimensioni abnormi nella componente integrativa e variabile della sovvenzione, divenuta prevalente rispetto a quella fissa, risolvendosi, praticamente, nella copertura automatica di disavanzi quale ne fosse la dimensione.

Si addivenne, pertanto, dopo successive proroghe del precedente sistema, all'emanazione della legge 2 giugno 1962, n. 600, secondo la quale soltanto una parte delle sovvenzioni – e cioè quella ri-

guardante gli introiti di traffico ed alcuni costi di esercizio (personale, combustibili e manutenzione navi) – poteva formare oggetto di revisione biennale, nel caso in cui la sommatoria avesse superato, nel suo complesso, un prefissato limite di franchigia.

Ancora una volta, la durata delle relative convenzioni era prevista in venti anni, a decorrere dal 1° luglio 1962.

Nelle intenzioni del legislatore, il ricorso ai soprammenzionati parametri avrebbe dovuto consentire il contenimento della sovvenzione nel tempo, obiettivo che, per altro, non venne realizzato. Infatti, la sovvenzione stessa continuava a lievitare, specie nella sua componente dovuta agli ormai inutili ed antieconomici servizi passeggeri (rispetto ai quali si veniva scontando anche qualche consistente errore di previsione).

Fu pertanto emanata la legge 20 dicembre 1974, n. 684, con la quale la sovvenzione veniva finalizzata al sostanziale progressivo abbandono dei servizi passeggeri, al contemporaneo potenziamento dell'attività merci, all'ammodernamento e all'espansione dei collegamenti con le isole.

Più precisamente, i lineamenti essenziali della nuova normativa sono stati: l'esercizio, con supporto statale limitato nel tempo, dei servizi merci internazionali di linea (il supporto era previsto nella duplice forma di sovvenzione quinquennale per i servizi già esistenti e da mantenere per specifiche esigenze dell'economia nazionale, o di contributo di avviamento, pure quinquennale, per i nuovi servizi, commisurato alle quote di ammortamento e interessi dei relativi investimenti); l'effettuazione, senza alcun supporto statale, di trasporti di merci di masse secche e liquide; l'espletamento dei collegamenti con le isole maggiori, nonché di eventuali prolungamenti internazionali nel Mediterraneo occidentale, in regime di sovvenzione ventennale; il disimpegno graduale, entro tre anni, dai servizi passeggeri internazionali di linea, con sovvenzione limitata nel tempo e la regolazione delle connesse situazioni economiche, patrimoniali e finanziarie, determinate dalla radiazione di naviglio.

Inoltre, la legge disponeva per la copertura degli oneri derivanti dai provvedimenti diretti alla riqualificazione e/o all'esodo di personale.

Modifiche ed integrazioni sono state introdotte successivamente con la legge 23 giugno 1977, n. 373, tra le quali è essenziale ricordare quella che, verificandosi inevitabili ritardi nell'acquisizione del naviglio da adibire a nuovi servizi, prevedeva l'ammissione al ricorso di temporanei noleggi, con corresponsione di contributi per un periodo massimo di tre anni, senza pregiudizio di quelli quinquennali di cui si è detto sopra.

Con la legge 19 maggio 1975, n. 169, i servizi marittimi di carattere locale sono stati affidati, rispettivamente, sul versante tirrenico, alla società Tirrenia, mediante costituzione delle società regionali Toremar, Caremar, Siremar, e, su quello adriatico, alle società regionali Lloyd Triestino e Adriatica, con gestione diretta.

La legge 27 febbraio 1978, n. 42, ha fatto slittare di un anno e cioè al 1° gennaio 1979, la decorrenza dei servizi locali in Adriatico.

La legge 5 marzo 1980, n. 40, ha prorogato di un anno il contributo di avviamento alla linea del Nord America Atlantico e la sovvenzione a quella dell'India-Pakistan-Bangladesh.

Il complesso di norme di cui sopra è stato integrato da vari decreti e precisamente: decreto interministeriale 28 marzo 1975, che ha definito l'assetto di base dei servizi sia di linea merci internazionali, sia di collegamento con le isole maggiori, e fornito indicazioni per l'esercizio dell'attività di trasporto di massa, tale decreto è stato poi modificato dai successivi decreti 16 luglio 1976, 31 marzo 1977 e 25 giugno 1977; decreti interministeriali 27 dicembre 1975 e 21 maggio 1982, che hanno fissato, rispettivamente, il primo ed il secondo piano quinquennale (1976-1980; 1981-1985), relativi all'assetto dei servizi gestiti dalle società regionali Toremar, Caremar e Siremar; decreto presidenziale del 1° giugno 1979, n. 501,

relativo al regolamento di esecuzione della legge n. 684, modificata dalla legge n. 373.

In sintesi, gli effetti della legge n. 684 del 1974 e dei provvedimenti successivi, sulla flotta e sugli organici Finmare, si possono riassumere come segue: la flotta è passata, dal 1974 ad oggi, da 75 unità per 729 migliaia di tonnellate di stazza lorda a 118 unità per 1.270 migliaia, con incrementi, rispettivamente, del 57 per cento e del 74 per cento; le unità acquisite sono state 115, di cui 71 di nuova costruzione e 44 acquistate di seconda mano, tra di esse 11 navi portacontenitori, 13 traghetti misti, 14 traghetti merci; le unità radiate ammontano a 66; gli investimenti complessivi ammontano a 1.665 miliardi di lire circa, di cui l'85 per cento per nuove costruzioni ed il rimanente destinato ad acquisti, dotazioni e lavori; i prepensionamenti e gli esodi agevolati, verificatisi tra il 1975 ed il 1981 a seguito di alcuni specifici provvedimenti, hanno riguardato 6.320 addetti, di cui 494 amministrativi e 5.826 naviganti.

La ristrutturazione dell'attività del gruppo Finmare è stata condizionata, peraltro, oltre che dagli effetti della recessione dei traffici marittimi, anche da alcune gravi deficienze di impianto, riconducibili a: acquisizione del naviglio, costruito presso cantieri italiani, a prezzi fuori mercato e, in taluni casi, sua inidoneità tecnica, perché dotato di costosi apparati motore a turbina, o commerciale, poco rispondente alle caratteristiche evolutive dei traffici stessi, specialmente durante il periodo caratterizzato da costi crescenti dei prodotti petroliferi; inadeguata copertura finanziaria degli investimenti, in termini sia di mezzi propri sia di credito agevolato, a causa della scarsità di fondi disponibili e di complessità e difetti nelle procedure previste dalla normativa; costi e consistenza di personale superiori a quelli dell'armamento concorrente, per insufficienza dei provvedimenti di prepensionamento ed esodo, finora attuati, e per mancata soppressione dell'oneroso istituto del regolamento organico del personale di stato maggiore; posticipato incasso, da parte delle società, dei crediti maturati nei confronti dello Stato e ritardata emanazione del regolamento di attuazione della legge n. 684, con conseguente carenza di un preciso quadro normativo di riferimento, specie per quanto attiene alla disciplina del supporto finanziario statale.

Deficienze di impianto e crisi dei traffici hanno concorso, tra loro, al mancato raggiungimento degli obiettivi di efficienza ed economicità posti dalla normativa del 1974 e degli anni successivi. Accanto alla flotta pubblica vive ed opera, nell'ambito complessivo dell'armamento nazionale con i medesimi problemi e con le stesse difficoltà, l'armamento privato. Alcuni dati sulle variazioni della consistenza della flotta mercantile italiana privata sono esemplificativi di una situazione di disagio se non di crisi. Nel 1975 la flotta privata ha proceduto all'acquisto di 30 navi di nuova costruzione per complessive 556.450 tonnellate di stazza lorda; nel 1985 le nuove costruzioni sono state solamente otto per 15.694 tonnellate.

Oggi la flotta privata italiana ha una consistenza di circa 4 milioni e mezzo di tonnellate con 848 unità: nel 1977 l'armamento privato disponeva di 1.005 navi con una disponibilità di 7 milioni 200 mila tonnellate.

Apparentemente più confortanti sono i dati relativi agli investimenti saliti, dal 1974 al 1985, da 757 miliardi circa a 4 mila miliardi: si deve, però, ricordare che si tratta di un'indicazione puramente numerica che non tiene conto dell'inflazione. L'armamento privato è stato ed è presente in tutti i settori del traffico marittimo, compreso quello crocieristico. Nel 1984 ha trasportato oltre 2 milioni di tonnellate di merci, nonché passeggeri diretti verso le piccole e grandi isole per complessive 6 milioni 500 mila unità.

Per quanto concerne il traffico a mezzo contenitori – percentualmente in costante aumento rispetto al traffico merci globale – non è stato possibile raccogliere cifre globali. Il sistema dei contenitori viene attuato da sette delle mag-

giori compagnie private le quali, nel 1984, hanno trasportato 382.992 *containers*.

La situazione di crisi cui si è fatto riferimento nelle premesse ha indotto il Governo ad emanare questo disegno di legge. Si tratta di un provvedimento di natura congiunturale che il Senato ha voluto ampliare, estendendolo all'armamento privato, in maniera da offrire un sostegno all'intero settore della marineria mercantile italiana.

Durante il dibattito sul provvedimento, al Senato sono stati apportati al testo governativo numerosi emendamenti, scaturiti anche da un esame della situazione dei trasporti e dei noli marittimi; indagine completata con l'audizione di esperti, responsabili ed « addetti ai lavori ».

Tuttavia, questo disegno di legge – nonostante tali apporti di idee e di studi – costituisce un punto di partenza su cui può essere impostato tutto il rilancio della industria navale e dell'indotto. L'apporto finanziario dello Stato è cospicuo.

Riferirsi esclusivamente ai benefici di cui le imprese certamente usufruiranno rappresenta una limitazione che da sola non giustifica l'intervento che con tale provvedimento legislativo lo Stato vuole fornire.

L'intervento, invece, va inteso come riconoscimento della necessità dell'apporto che il settore dei traffici marittimi riesce comunque, nel suo complesso, a fornire alla nostra economia. In ogni caso è importante che gli aiuti finanziari siano concessi anche ad imprese che, pur versando, per fattori di mercato legati ad una particolare situazione di politica internazionale, in posizione di grave crisi, possono rapidamente riprendere un ruolo trainante per l'intero comparto, e che si eviti un ulteriore depauperamento della flotta nazionale nel suo segmento più avanzato, a livello tecnologico, e più caratterizzato da naviglio di recente costruzione. Dei benefici dell'intervento statale usufruiranno non solo, come soggetti immediati, le imprese armatoriali interessate per la loro attività di gestione, ma anche le forze lavoratrici con riferimento al livello occupazionale dei marittimi, nonché tutte le attività indotte, sia pure produzione di beni e di servizi, quali la cantieristica-navalmeccanica, le attività d'agenzia, di spedizioni e di mediazioni marittime.

Il previsto contributo straordinario dovrebbe permettere di sostenere il mercato dei trasporti marittimi attraverso una politica di contenimento nei confronti delle attività concorrenziali straniere. Deve, comunque, risultare ben chiaro che anche le attività armatoriali pubbliche debbono agire con criteri economici.

In questo senso, purtroppo, siamo ancora lontani dall'aver trovato con questa legge lo strumento idoneo.

Il provvedimento corre, quindi, il rischio di rimanere solo uno strumento politico rivolto esclusivamente al mantenimento dei livelli di occupazione: rischio che non vogliamo correre.

In questa logica – ossia nel desiderio di dare un effettivo senso compiuto ad una rilevante legge di spesa – rientra l'estensione all'armamento privato.

Si è voluto così riconoscere pari dignità tra armatore pubblico e privato in quanto entrambi operatori nello stesso tipo di attività. Tale inserimento è stato opportunamente valutato anche con le diverse quantificazioni del contributo straordinario tra le differenti categorie di armatori. Una prima quantificazione è stata operata in favore degli armatori che hanno provveduto ad un seppur parziale rinnovamento del proprio naviglio (navi fino ad un minimo di 2.500 tonnellate di stazza lorda), privilegiando il criterio del mantenimento dell'impresa, spesso soggetta a rischi connaturati al particolare settore in cui si opera.

In quest'ultima categoria vanno, in particolare, sottolineate le difficoltà del mercato dei trasporti di carichi liquidi destinati all'alimentazione umana, i cosiddetti « trasporti stagionali », instabili in quanto legati strettamente alle variazioni internazionali delle annate agricole.

Si tratta di servizi essenziali perché legati ai trasporti di prodotti necessari

all'alimentazione umana come olio, acqua, vino, eccetera (i quali talvolta rivestono primaria importanza ai fini dell'esportazione del prodotto italiano), e, in ogni caso, necessari per lo sviluppo ed il mantenimento delle attività agricole nel paese.

Tale settore armatoriale è spesso costretto a lunghi periodi di disarmo – con conseguente riduzione del personale marittimo e dell'indotto – ovvero obbligato a diversificare i servizi di trasporto fra i vari prodotti liquidi.

Altri benefici contenuti nel provvedimento legislativo in esame sono diretti a ridurre il costo della gestione delle unità navali; tuttavia, questi particolari aspetti del disegno di legge, del quale raccomando una rapida approvazione, li esamineremo articolo per articolo.

Prima di passare all'esame dell'articolato del disegno di legge, così come è giunto dal Senato, vorrei ricordare che in esso sono contenute norme che consentono alla flotta nazionale di formulare il progetto di ristrutturazione dei servizi di linea; si attribuisce altresì alla responsabilità dell'esecutivo di individuare quali siano i collegamenti marittimi indispensabili per l'economia nazionale; si agevola infine il rinnovo tecnologico dei collegamenti mediante una copertura adeguata degli oneri derivanti dall'alienazione del materiale nautico non più utilizzabile, nonché un sostegno economico prolungato in caso di sostituzione del naviglio.

Passando ai singoli articoli del provvedimento, osserviamo che con l'articolo 1 si prevede l'approvazione, da parte dell'autorità statale, del programma quinquennale di ristrutturazione dei servizi merci internazionali di linea, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge. La brevità dei termini è finalizzata alla rapida attuazione del programma stesso che riguarda le tre società Italia, Lloyd Triestino e Adriatica. È ammessa l'intercambiabilità di navi, linee o segmenti di linea, tra le suddette società.

Con l'articolo 2 si stabilisce un contributo annuo di avviamento – computato con gli stessi criteri di cui all'articolo 4, lettera *a)*, della legge n. 684 – da erogarsi per cinque anni a favore delle navi di proprietà sia di nuova costruzione sia vecchie. Tale contributo è ridotto a quattro anni per le navi vecchie, qualora esse vengano sostituite. L'onere complessivo è preventivato in 785 miliardi.

Il contributo per le navi di nuova costruzione è subordinato all'acquisto ad un prezzo non superiore ai livelli medi europei, accertato da apposita commissione interministeriale. Il contributo stesso è finalizzato sia a garantire – assicurando un ulteriore periodo di sostegno dello Stato – il mantenimento delle linee marittime, riconosciuto indispensabile per l'economia nazionale, sia a consentire le innovazioni tecnologiche e le ristrutturazioni organizzative assolutamente indispensabili per una futura gestione della flotta Finmare, secondo criteri di economicità ed efficienza.

Con l'articolo 3 si favorisce il prepensionamento – con onere a carico dello Stato – del personale esuberante sia amministrativo sia navigante, nonché il superamento del meccanismo del ruolo organico del personale di stato maggiore.

La spesa complessiva per il prepensionamento è pari a 90 miliardi.

In via generale si osserva che il programma di ristrutturazione, previsto dai precedenti articoli 1 e 2, comporta mutamenti e variazioni – sia nell'ambito delle singole società sia tra di esse – che possono intervenire anche a distanza di anni dall'entrata in vigore della legge: intercambiabilità di linee e di mezzi nautici tra le società (articolo 1, secondo comma); sostituzione di navi nelle singole società e passaggio della proprietà delle navi da società a società (articolo 2, secondo e quinto comma).

È ovvio che mutamenti e variazioni del genere possono ripercuotersi sui livelli occupazionali e, conseguentemente, sulle esuberanze oggetto delle disposizioni dell'articolo 3, ed imprimere carattere fluttuante alle esuberanze medesime.

L'articolo 4 dispone in merito al riconoscimento delle perdite patrimoniali, relative alle navi che non saranno più uti-

lizzate nei servizi considerati nel programma di ristrutturazione, fissando precise norme per le necessarie valutazioni.

Per i realizzi derivati dalla vendita delle navi, è previsto un riferimento ai prezzi medi europei; eventuali plusvalenze saranno portate in deduzione delle minusvalenze.

L'articolo 5 stabilisce le modalità di pagamento dei contributi e degli oneri dovuti alle società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, a termini dei precedenti articoli.

La norma dell'articolo 6 si propone di risolvere il problema degli allievi ufficiali che non trovano imbarco e, quindi, non possono effettuare il tirocinio a bordo, previsto dalla vigente legislazione per l'acquisizione dei titoli professionali marittimi.

Il problema è grave non solo ai fini dell'occupazione dei sempre più numerosi giovani diplomati negli istituti tecnici nautici, ma anche perché, in breve tempo, se non sarà possibile qualificare i giovani, si registrerà carenza di personale in possesso dei titoli professionali marittimi necessari a formare lo stato maggiore degli equipaggi delle navi mercantili nazionali. Di conseguenza, ciò comporterà la necessità di ricorrere a personale straniero con grave danno per l'economia nazionale. La spesa annua prevista è di circa 7 miliardi e consente di occupare e qualificare circa 600 allievi per ogni ciclo. In effetti, un contributo statale più contenuto, rispetto a quello proposto, non incentiverebbe gli armatori ad imbarcare allievi ufficiali, i quali a bordo non svolgono un'attività lavorativa vera e propria, limitandosi soltanto a coadiuvare gli altri ufficiali nei vari servizi.

Con l'articolo 7 si intende allargare il sostegno dello Stato anche all'armamento privato presente, in misura sostanziale in tutti i settori più moderni e ad elevata tecnologia, con navi di ogni tipo.

L'armamento privato italiano ha, inoltre, necessità di far fronte alla concorrenza estera, attuando un programma di ammodernamento ed aggiornamento del suo naviglio.

Gli aiuti previsti da questo articolo per l'armamento privato devono essere considerati come un beneficio a favore delle aziende che, nonostante la crisi, hanno mantenuto le loro navi in efficienza e, nonostante i noli abbiano avuto un andamento scarsamente remunerativo (da mettersi in relazione al consistente calo del dollaro, cioè della moneta di contrattazione della quasi generalità dei noli), hanno continuato a navigare fronteggiando la concorrenza da parte di bandiere più competitive. Tali contributi privilegiano le navi di più recente costruzione, cioè premiano le aziende che hanno effettuato investimenti, anche in risposta agli stimoli derivanti dal piano per i cantieri e l'armamento. Ciò è stato predisposto secondo un'articolazione del provvedimento che tiene conto della tipologia delle navi.

Questo è chiaramente un provvedimento di emergenza che non ha la pretesa di risolvere i problemi di fondo della marina mercantile italiana. Infatti, è necessario l'approntamento di una politica organica basata su concrete forme di *deregulation*, che contribuiscano ad abbattere i costi di gestione, facilitino il rinnovo della flotta ed incrementino l'utilizzo della bandiera italiana, al fine di rendere nuovamente competitive le nostre navi e di rilanciare lo sviluppo di tutto il comparto marittimo nazionale.

L'articolo 8 si propone di prendere in considerazione i problemi delle aziende minori che si trovano in difficoltà a causa dell'età avanzata del loro naviglio e dei problemi derivanti dalla sottocapitalizzazione del settore. L'aiuto previsto è indirizzato alle aziende che abbiano effettuato trasporto di merci con proprie navi da carico secco di qualsiasi tipo, oppure con navi che abbiano effettuato trasporto di prodotti agricoli liquidi, nel senso cioè che tali bastimenti debbono aver effettuato carichi completi di vino o di olio nel corso delle stagioni dei raccolti.

L'articolo 9 si occupa del trattamento fiscale dei premi assicurativi. Nella stragrande maggioranza delle marine mercantili, rappresentanti oltre l'80 per cento

del naviglio in esercizio nel mondo, esiste per le aziende la piena libertà di stipulare le coperture assicurative « corpo e macchine » della nave in qualsiasi parte del mondo (generalmente presso i Lloyds di Londra) e senza alcuna restrizione. Dette assicurazioni, inoltre, non sono gravate da alcuna imposizione fiscale. Tra i paesi a noi più vicini, all'interno della Comunità europea, che godono di questa libertà e sono esenti da imposta cito la Francia, il Belgio, il Regno Unito e la Danimarca.

In Italia, invece, esiste l'obbligo dell'assicurazione sul mercato nazionale: ciò rende più onerosa l'operazione in quanto questa si sviluppa attraverso l'intermediazione delle assicurazioni nazionali, le quali poi riassicurano gran parte del rischio sul mercato internazionale. In aggiunta, esiste anche un'assurda tassa del 10 per cento sui premi di assicurazione pagati. Questa, fino a tutto il 1982, era del 2 per cento; erroneamente, a seguito di un processo di accorpamento di aliquote, è stata quindi portata al 10 per cento con effetto dal 1° gennaio 1983. È opportuno rilevare anche che le navi estere assicurate in Italia sono esenti da tale imposta.

Pertanto, persistendo l'obbligo di assicurazione presso le aziende italiane con il relativo maggior onere, appare giusto sgravare le aziende armatoriali dall'onere aggiuntivo dell'imposta che ne limita la concorrenzialità nei confronti delle altre marinerie. Il disegno di legge riduce l'incidenza fiscale dal 10 al 6 per cento.

Con l'articolo 10 del provvedimento vengono esentate dal pagamento della tassa comunale sulla pubblicità le scritte che, sulle pareti dei *containers*, consentono l'identificazione delle merci.

La necessità di tale norma deriva dalla pretesa di alcuni comuni di ottenere il pagamento dell'imposta sulla pubblicità per queste scritte che, generalmente, si limitano ad indicare il nome del proprietario, o dell'utilizzatore, sui contenitori impiegati nell'attività marittima. In sostanza, sui contenitori – in analogia a quanto avviene in tutti i paesi del mondo – è riportato il nome del proprietario o del soggetto che li utilizza, non ai fini pubblicitari, ma per un'immediata identificazione di tali mezzi di trasporto. Si consideri che i contenitori stazionano – per esigenze connesse al loro specifico uso – negli scali ferroviari, sulle banchine dei porti, eccetera, in attesa di essere sistemati sui vagoni o a bordo delle navi. Oltre a questi, sostano contenitori di diverse società italiane e straniere e, se non vi fosse la scritta su ognuno di essi per identificare l'appartenenza a questa o a quell'altra società, si creerebbe una notevole confusione e difficoltà per lo smistamento.

Si pensi che i contenitori vengono accatastati, per cui la scritta costituisce l'unico mezzo rapido per l'identificazione. Per il momento, è stata avanzata una pretesa tributaria dal comune di imbarco dei contenitori; nulla vieta che la stessa pretesa sia avanzata anche dal comune di destinazione del contenitore o addirittura da tutti i comuni d'Italia che esso attraverserà per le suddette operazioni.

Gli articoli 11 e 12 dettano nuove norme per la stipula delle convenzioni relative ai servizi sovvenzionati.

L'articolo 13 trasferisce la gestione dei collegamenti tra Trieste, la Venezia Giulia e la costa istriana dal Lloyd Triestino all'Adriatica ed assoggetta i collegamenti dello Jonio e del Mediterraneo orientale, esercitati dalla società Adriatica, alla disciplina degli articoli 8 e 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

L'articolo 14 intende semplificare, snellendole, le procedure per la regolazione e formalizzazione dei rapporti economico-patrimoniali tra lo Stato e le società, per i titoli indicati nell'articolo medesimo e per il periodo 1975-1984.

Con l'articolo 15 si prevede la costituzione di una società regionale per i trasporti marittimi fra la Sardegna e le isole minori, nonché con la Corsica. Si procede, quindi, sulla falsariga di quanto già attuato in Sicilia, Toscana e Campania. Si tratta di una norma molto discutibile (essendo tra l'altro aperto il dibattito sulla norma che portò alla scelta delle

società regionali e sul loro funzionamento) sulla quale ritengo opportuna – in una successiva fase – una più approfondita meditazione.

Con l'articolo 16 si ampliano taluni termini delle norme contenute nella legge 10 giugno 1982, n. 600.

L'articolo 17 si prefigge lo scopo di ridurre drasticamente i costi di gestione delle navi da crociera, consentendo loro di appaltare i servizi di bordo ad imprese concessionarie che utilizzino personale italiano o straniero, purché, in tal caso, a costi internazionali.

Naturalmente, questo personale non fa parte dell'equipaggio.

Si rileva, inoltre, che la nomina del raccomandatario, o del rappresentante in Italia dell'impresa straniera concessionaria dei servizi a bordo, è prevista allo scopo di produrre all'autorità marittima gli elementi indispensabili (quali l'elenco delle persone di cui l'appaltatore intende avvalersi per l'espletamento del servizio a bordo, la documentazione intesa a comprovare che ciascuna di esse abbia l'idoneità fisica al servizio di bordo e sappia vogare e nuotare) che debbono essere sempre a disposizione delle nostre autorità.

L'articolo 19 dimezza la ritenuta sulle sovvenzioni e sui contributi di cui alla legge n. 684 del 1974.

L'articolo 20, infine, detta norme sulla copertura finanziaria del provvedimento.

Dall'esame dell'articolato emerge con forza la considerazione che si tratta sostanzialmente di un provvedimento congiunturale, cioè di un provvedimento « tampone » dimensionato sulle esigenze operative della marineria italiana nella presente situazione.

Credo siano presenti, all'attenzione dei colleghi, le grandi mutazioni che il settore subisce con rilevante velocità e le direttive comunitarie: in particolare, la quinta e la sesta (non ancora approvata, ma lo sarà certamente) ancor più restrittiva delle precedenti in materia di aiuti e sovvenzioni che direttamente o indirettamente favoriscano l'industria cantieristica. La tendenza in questo campo è di curare le condizioni necessarie per selezionare i cantieri europei più competitivi, senza preoccuparsi eccessivamente per le conseguenze che tale « selezione naturale » avrà sull'occupazione. Ecco perché è opportuno che questa legge venga approvata prima della fine dell'anno, prima cioè della decadenza delle norme della quinta direttiva CEE.

Ritengo abbiate presente il contenuto del piano biennale per la marina mercantile francese che si propone di raggiungere tre obiettivi: creare nuove condizioni di competitività della flotta mercantile francese; liberare il regime giuridico ed amministrativo dalle rigidità che ne bloccano l'evoluzione; infine, far evolvere il quadro sociale, mantenendo la specializzazione del settore marittimo.

Il piano francese, così come è stato annunciato dal governo Chirac, prevede aiuti di carattere strutturale alle società di armamento: aiuti sotto forma di investimenti per l'acquisto di navi non più vecchie di otto anni; riduzione degli oneri contributivi e sociali per gli armatori; autorizzazione al gioco d'azzardo sulle navi da crociera. Anche la Francia, quindi, e non certo solo per difesa del prestigio, interviene con il denaro pubblico per una legislazione efficace in aiuto della propria flotta.

Dal canto nostro abbiamo invocato la difesa della flotta anche in Parlamento con l'approvazione di alcune risoluzioni, di impegno al Governo, per sostenere il mantenimento di una flotta adeguata per tonnellaggio e tipologia e per salvaguardare la necessità di rinnovarla, ricorrendo alla cantieristica nazionale. Tutto ciò deve indurci ad approvare il provvedimento rapidamente, nonostante i limiti ricordati.

Indubbiamente l'esclusione di alcuni settori armatoriali dai benefici, per quanto motivata, può destare qualche perplessità, per cui non sembri contraddittorio proporre l'apertura – dopo l'approvazione del disegno di legge – di un'istruttoria per approfondire e verificare la validità delle esclusioni decise, avviando un'analisi delle situazioni economiche degli specifici comparti.

All'interno di un quadro di riferimento complessivo che tenga, quindi, conto di tutti i fattori di mutazione cui ho cercato di fare riferimento, e ribadendo l'opportunità di avviare rapidamente l'indagine conoscitiva sull'economia marittima che dovremo condurre assieme con la VIII Commissione del Senato, si prospetta l'esigenza di un vero e proprio salto di qualità nell'approccio ai problemi della marineria e della portualità italiane e nella identificazione delle soluzioni operative. Si tratta presumibilmente dell'« ultima spiaggia », prima che la crisi presente nel settore assuma un andamento irreversibile. Il mio auspicio è che questa esigenza come troppo spesso è avvenuto in passato non vada dispersa.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per l'esauriente esposizione. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 14,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO