

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

24.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 DICEMBRE 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766);	
Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928)	3
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 6, 8
Baghino Cesco Giulio	7
Grippio Ugo, <i>Relatore</i>	3, 6
Lucchesi Pino	7
Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	7, 8
Ridi Silvano	6, 7, 8
ALLEGATO	9

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,10.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766); e della proposta di legge Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Norme per favorire il traffico di cabotaggio »; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Chella ed altri: « Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio ».

Ricordo che nella seduta di ieri l'onorevole Grippo aveva iniziato lo svolgimento della relazione, ma era stato costretto ad interromperlo a causa delle votazioni in Assemblea. Lo invito, pertanto, a riprendere l'esposizione.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Dopo essermi soffermato sull'impostazione generale dei provvedimenti in discussione, desidero ora passare all'esposizione dei singoli articoli ed alle diverse soluzioni indicate per incentivare il traffico di cabotaggio.

L'individuazione dei porti da adibire al traffico è affidata, in base all'articolo 2 del disegno di legge, nelle more dell'attuazione di quanto previsto dal decreto-legge n. 873

del 17 dicembre 1986, al comitato dei ministri istituito dalla legge n. 245 del 1984 integrato dal ministro delle finanze, su proposta del ministro della marina mercantile. Sulla base del Piano generale dei trasporti approvato dal Governo (legge n. 245 del 1984) per ognuno degli otto sistemi portuali da attuare si dovrà identificare almeno un porto da attrezzare per il traffico cabotiero.

Nella proposta di legge i porti cabotieri sono indicati all'interno di un « progetto terra-mare » approvato dal comitato dei ministri di cui alla menzionata legge n. 245. Lo stesso progetto contiene le indicazioni degli interventi da effettuare in riferimento alle infrastrutture ed agli impianti.

Gli interventi previsti, sempre per le aree portuali, da parte del disegno di legge sono riferiti ad un programma triennale da formulare entro 60 giorni dall'approvazione della legge, da parte del ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, di concerto con il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

In merito al disegno di legge, sarebbe opportuno che l'individuazione degli interventi tenesse conto dei porti che già ora svolgono tale servizio. Si potrebbe, quindi, inserire all'articolo 2 dopo le parole « ...specializzati di cui al comma 1, » le seguenti: « tenuto conto dei porti già operanti nel traffico cabotiero con significative quote di merci movimentate, è effettuata... ».

L'articolo 3 del disegno di legge dà al ministro della marina mercantile la possibilità di derogare alla riserva di lavoro portuale contemplata dall'articolo 110 del

codice della navigazione, con riferimento alle operazioni portuali previste dall'articolo 108 dello stesso codice. L'articolo 3, inoltre, merita una riflessione alla luce del disegno di legge n. 3200, collegato alla legge finanziaria, recante norme in materia di trasporti e concessioni marittime.

All'articolo 6, comma 7, dopo un ampio dibattito svoltosi in Commissione ed in Assemblea, si è stabilito che entro cinque mesi dalla data di entrata in vigore della legge, sentite le organizzazioni sindacali del settore, le altre parti sociali e le società di navigazione interessate, il ministro della marina mercantile emani norme per la riorganizzazione dei servizi e delle operazioni portuali relativi ai collegamenti marittimi sovvenzionati di cabotaggio. In caso di mancato accordo tra le parti, i criteri organizzativi saranno determinati con decreto dello stesso ministro, sentite le competenti Commissioni parlamentari della Camera e del Senato.

Appare, quindi, evidente che l'approvazione dell'articolo 3 del disegno di legge oggi in discussione, così come formulato, costituirebbe una chiara forzatura nei confronti del disposto dell'articolo 6 del disegno di legge n. 3200.

Tale contenuto, nonostante sia riferito ai servizi di cabotaggio svolti da società sovvenzionate, per motivazioni basate sull'opportunità di non frammentare la problematica del lavoro portuale in più parti, consiglia di accogliere con le opportune modificazioni quanto dettato dall'articolo 6, comma 7, del disegno di legge n. 3200 con riferimento al lavoro portuale.

È bene poi che tutta la materia riguardante l'articolo 110 del codice della navigazione sulla riserva di lavoro portuale sia oggetto di specifico approfondimento. Per citare un unico esempio in tal senso, il presupposto sul quale maggiormente si è basata la necessità di un'abolizione della riserva (cioè il contrasto con l'ordinamento comunitario che si andrà configurando con l'entrata in vigore dell'Atto unico europeo), non è poi così solido e attendibile.

Una nota redatta dal servizio studi del Senato, infatti, fa constatare come l'articolo 90 del trattato istitutivo della CEE, relativo alle regole della concorrenza, si riferisca alle imprese pubbliche o private. Invece, le compagnie portuali sono cooperative a responsabilità limitata caratterizzate dal fine di eliminare intermediari tra lavoratori e datori di lavoro; esse non svolgono, quindi, attività di impresa. Conseguentemente, la mitica scadenza del 1992 non rappresenta più simbolicamente un muro invalicabile contro il quale avrebbe urtato la riserva prevista dall'articolo 110 del codice della navigazione.

Lo stesso Consiglio di Stato, nella sentenza n. 180 del 1974, ha smentito il carattere monopolistico insito nella riserva, configurando lo stesso, invece, come limite professionale. Testualmente si afferma che « l'esclusione dei prestatori d'opera, estranei alle compagnie, dal campo del lavoro portuale, deriva non da una situazione di monopolio, ma dalla disciplina professionale cui è soggetta l'attività in questione ».

Ambedue i provvedimenti in esame prevedono, tra l'altro, che le autorità marittime garantiscano che i servizi e le operazioni portuali siano erogati 24 ore su 24 e che, inoltre, le merci nazionali siano separate da quelle che per qualsiasi titolo si trovino nello stesso porto (articoli 4 e 5 del disegno di legge; articoli 3, lettera g) e 4 della proposta di legge).

Le considerazioni svolte in merito alla riserva di lavoro portuale trovano motivo di riferimento anche nei confronti dell'articolo 6 per le implicazioni che avrebbe in materia, perciò ritengo di non doverle ripetere. Voglio comunque sensibilizzare la Commissione sul fatto che il miglioramento della funzionalità del lavoro portuale, con riferimento al traffico di cabotaggio, deve avvenire coinvolgendo la totalità dei porti specializzati piuttosto che creare isole portuali, forse felici per qualcuno, con il pericolo di realizzare un doppio regime giuridico di regolamentazione del settore. È perciò consigliabile che il fattore lavoro portuale venga sottoposto allo stesso regime valevole per gli altri

porti. Il comma 4 dell'articolo 6 consente ai titolari delle concessioni di contrarre mutui con il consorzio di credito per le opere pubbliche, per un importo di 100 miliardi per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990. Il ministro della marina mercantile può concedere in favore dei concessionari un contributo pari al 5 per cento, per ogni semestre, per la durata di 15 anni, della spesa individuata secondo criteri da stabilirsi entro 30 giorni dalla data di approvazione della legge, con decreto del ministro della marina mercantile. La spesa consentita è di 10 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990.

Nell'ottica di una revisione in merito all'obbligatorietà dei servizi portuali, l'articolo 7 del disegno di legge prevede che il ministro della marina mercantile, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge, individui, con riferimento ai porti cabotieri, i servizi necessari e non derogabili, con le relative tariffe.

Identiche finalità vengono perseguite con l'articolo 3, lettera e), della proposta di legge n. 2928, che ricomprende però il compito tra quelli propri del « progetto terra-mare ». Quasi tutte le navi sono nelle condizioni tecniche di compiere le manovre di ingresso nel porto con i propri mezzi, senza l'ausilio dei servizi di pilotaggio e rimorchio e ciò vale specialmente per le navi di piccola stazza; comunque, sempre sul comandante della nave ricade la responsabilità — che sussiste anche con il pilota imbarcato — di valutare l'opportunità di usufruire dei servizi portuali.

La proposta di legge di iniziativa dei deputati del gruppo comunista contempla misure di incentivazione assenti nel disegno di legge, quale l'esenzione dall'IVA per il trasporto cabotiero (articolo 3, lettera i)); l'interscambiabilità dei traini tra imprese di autotrasporto in conto terzi quando il trasporto rientri quale segmento modale di quello di cabotaggio (articolo 6); la fiscalizzazione degli oneri sociali fino al 31 dicembre 1992 per le società di traffico intermodale e per le

aziende di trasporto terrestre che operino in collaborazione con società armatrici, nella misura del 50 per cento e del 100 per cento per quelle aventi sede legale ed il principale centro di attività nelle regioni Campania, Calabria, Basilicata, Puglia, Sicilia e Sardegna (articolo 3, lettera c)); sono previsti benefici di carattere economico sulla quantità di merce trasportata (esclusi prodotti petroliferi, siderurgici e carbone) pari a 2.000 o 1.000 lire per tonnellata per le società di traffico intermodale e di lire 1.000 o 500 sempre per tonnellata per le aziende di autotrasporto che collaborino con società di trasporto marittimo di cabotaggio (articolo 3, lettere a) e b)).

L'articolo 7 della medesima proposta di legge prevede un piano di incentivazione per la sostituzione di autocarri appartenenti a società di trasporto integrativo di quello di cabotaggio con mezzi rispondenti ai requisiti tecnici, economici ed ecologici stabiliti dal « progetto terra-mare ».

La mia contrarietà a queste ulteriori norme della proposta di legge deriva dalla convinzione che si produca un'estrema polverizzazione degli stanziamenti per le infrastrutture portuali e per il rinnovo della flotta cabotiera che invece li devono ricevere con priorità. In merito alla esenzione dall'IVA ed alla fiscalizzazione degli oneri sociali, consiglieri un intervento del rappresentante del Governo recante un parere negativo, motivato con l'impossibilità di rinunciare a proventi finanziari, stante la complessiva manovra finanziaria.

Signor presidente, per consentire un più agevole confronto fra alcune norme previste dal disegno di legge n. 2766 e dalla proposta di legge n. 2928, ho predisposto un prospetto che consegno agli uffici, come parte integrante della mia relazione. Ritengo che in questo modo il lungo lavoro di definizione e di perfezionamento dell'articolato possa essere svolto da un Comitato ristretto, all'interno del quale raggiungere quella necessaria intesa tra i gruppi, e tra questi ed il Governo, sull'adozione di un testo quanto

più possibile aderente alle attese delle categorie interessate ed anche, essenzialmente, alle aspettative del cittadino utente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole relatore. Il suo prospetto sarà allegato al resoconto stenografico di questa seduta.

Ugo GRIPPO, Relatore. In conclusione, chiedo che l'istituendo comitato ristretto, oltre a vagliare i progetti di legge presentati, consideri anche l'opportunità di recepire alcune norme contenute in proposte di iniziativa parlamentare attinenti alla materia della marina mercantile: mi riferisco, ad esempio, a quella presentata dall'onorevole Raffaele Russo, sulla disciplina del collegamento con la penisola sorrentina.

SILVANO RIDI. Signor presidente, prima di procedere alla discussione sulle linee generali, ritengo sia necessario soffermarsi su alcuni fatti nuovi emersi, come l'ormai inevitabile perenzione del finanziamento previsto per il 1988 a favore del cabotaggio, in quanto ciò pone problemi nuovi anche rispetto alla relazione dell'onorevole Grippo. In questo momento non sono in grado di esprimere un'opinione compiuta in ordine a tale relazione, perché abbiamo bisogno di rileggerla soprattutto in riferimento alla « perdita » del finanziamento citato. È opportuno, infatti, individuare la procedura per un suo recupero integrale, o quanto meno parziale, ricorrendo, se del caso, a fondi diversi o all'accensione di mutui garantiti dallo Stato a tasso agevolato.

Insieme con la Commissione bilancio ed il Ministero del tesoro potremmo valutare la possibilità di ricorrere a tali meccanismi, in modo che lo sviluppo del cabotaggio possa proseguire celermente e con investimenti più cospicui. Invito il relatore, pertanto, a verificare la praticabilità della mia ipotesi e ad avviare gli opportuni contatti con i tecnici del Ministero, affinché possano essere acquisiti ulteriori elementi.

Desidero sottolineare che non voglio pormi in una logica di chiusura; sono convinto infatti che il cabotaggio rappresenti una « partita grossa » se si vuole veramente realizzare uno sviluppo dell'intemodalità e, quindi, un intreccio fra i diversi modi di trasporto in favore di una desaturazione della strada.

Questo provvedimento appare tanto più necessario in considerazione della paralisi dell'Ente ferrovie dello Stato in seguito alla nomina del Commissario (una « buccia di banana » buttata fra i piedi del Consiglio di amministrazione, che ha bloccato tutto). La prospettiva di un rapido sviluppo del trasporto su rotaia come mezzo alternativo, dunque, si va allontanando ed auspico si trovi presto una soluzione, anche perché un'eventuale modifica della legge n. 210 prolungherebbe ulteriormente i tempi; infatti, stando alle statistiche, la quota del trasporto su gomma non si è bloccata come il progetto delle ferrovie, ma aumenta.

Il cabotaggio comporta un'abbreviazione dei tempi, ma per realizzarlo è sempre più stringente la necessità di una distribuzione di risorse, in tale comparto, maggiori rispetto a quelle ipotizzate prima dell'esplosione del « bubbone » delle ferrovie, quando si confidava in un rapido incremento del traffico su rotaia. Il gruppo comunista, in ogni caso, ritiene che l'avvio della discussione generale debba essere subordinato alla previa soluzione delle questioni di copertura finanziaria connesse al provvedimento; mi rivolgo, perciò, al relatore affinché compia un ulteriore sforzo integrando il testo della relazione con alcune aggiunte, prendendo in considerazione altre ipotesi come — ma non solo — quella della penisola sorrentina, in modo da poter disporre, alla ripresa dei lavori, di un quadro più completo. Il cabotaggio, infatti, deve riguardare non solo le grandi distanze, ma anche i traffici regionali di cui la proposta dell'onorevole Russo sembra tener conto.

Desidero, infine, invitare il presidente della Commissione a promuovere una riunione dell'ufficio di presidenza con il mi-

nistro della marina mercantile. Si tratta, signor ministro, di un incontro necessario per risolvere alcune questioni e problemi di rapporto con la marina mercantile. A mio parere, infatti, non rappresenta un caso il fatto che in un anno sia stato possibile approvare solo il provvedimento che riguarda Ancona e Ravenna. Occorre, pertanto, risolvere questioni e malintesi che finiscono con il riflettersi, in forme diverse, anche sull'attività legislativa.

Lo dico con molta franchezza: avvertiamo nel sistema istituzionale (mi riferisco alle regioni, ai comuni ed agli enti locali) un atteggiamento preoccupante, che induce a posizioni di chiusura.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Lasciando immutata la situazione, non si disturba nessuno...

SILVANO RIDI. Signor ministro, non mi fraintenda. Siamo riuniti in Commissione per discutere del cabotaggio e vogliamo che il provvedimento prosegua il suo iter.

Desideriamo che il sistema della portualità nazionale sia ridisegnato nei termini previsti dal Piano generale dei trasporti: non si ostentano atteggiamenti di chiusura, semmai di disponibilità sia da parte del gruppo comunista sia dell'intera Commissione. Di qui, l'importanza di un incontro per superare le difficoltà che, spesso artificiosamente, vengono frapposte alla realizzazione di un moderno sistema nazionale dei trasporti.

Ribadisco, signor ministro, che il gruppo comunista si pone in una logica che non è di contrapposizione, ma è piuttosto tesa ad assecondare i processi di sviluppo dell'economia marittima, rimuovendo gli ostacoli esistenti.

In questo senso sollecitiamo il presidente della Commissione a promuovere una riflessione con il suo intervento, ministro Prandini, per accelerare il processo di modernizzazione ed evitare di trovarci, alla fine del prossimo anno, a dover riproporre alcune amare considerazioni (come quella che in un anno, di quattro progetti presentati, ne è stato approvato uno solo).

PINO LUCCHESI. Veramente, è stato approvato anche il disegno di legge n. 3200!

SILVANO RIDI. Di fronte a tale situazione, giustamente il ministro della marina mercantile sceglie il Senato, per la presentazione dei disegni di legge...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Occorre riconoscere che al Senato esiste una reale volontà di confronto costruttivo.

SILVANO RIDI. Poiché questa giusta constatazione mi « brucia sulla pelle » come membro di questa Commissione, insisto, signor presidente, affinché alla ripresa dei lavori, dopo le festività natalizie, si riunisca l'ufficio di presidenza con l'intervento del ministro della marina mercantile. Si tratta di un incontro necessario, ripeto, per valutare le critiche, le osservazioni ed i giudizi contundenti (consentitemi il termine) formulati, per sciogliere questioni e problemi di rapporto.

Nel frattempo, invito il relatore ad acquisire gli opportuni elementi sul piano delle risorse finanziarie...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ovviamente, sul versante sia dell'offerta, sia della domanda!

SILVANO RIDI. Ciò sarebbe utile per affrontare organicamente lo sviluppo del trasporto merci.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, il collega Ridi l'ha più volte sollecitata a promuovere una riunione dell'ufficio di presidenza, con l'intervento del ministro Prandini, al fine di « normalizzare » i nostri lavori. Personalmente, ritengo che l'esigenza di un chiarimento riguardi non soltanto i rapporti con il dicastero della marina mercantile, ma più in generale anche quelli con le altre Commissioni. In più occasioni, infatti, sono sorte difficoltà soprattutto in sede di

esame per il parere sui provvedimenti concernenti il settore marittimo.

Del resto, onorevole Ridi, se abbiamo « prodotto » poco (e secondo me la produttività si valuta non dal punto di vista quantitativo, ma da quello qualitativo), ciò è dipeso dalle interferenze delle altre Commissioni e dall'adozione di decisioni in contrasto con l'orientamento emerso in questa sede.

PRESIDENTE. Propongo che l'incontro dell'ufficio di presidenza con il ministro della marina mercantile sia fissato per mercoledì 11 gennaio 1989, alle ore 12,30, se il ministro Prandini è d'accordo.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro della marina mercantile. Concordo con la sua proposta, signor presidente.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Propongo, altresì, che per la seduta di mercoledì 11 gennaio 1989, alle 9,30, sia previsto il seguito della discussione del disegno di legge n. 3119 sulla nautica da diporto e del disegno e della proposta di

legge nn. 2766 e 2928 in materia di cabotaggio, nonché l'esame in sede referente dei progetti di legge sul nuovo ordinamento portuale.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

SILVANO RIDI. Ribadisco che la disponibilità del gruppo comunista all'avvio della discussione sulle linee generali del provvedimento in materia di cabotaggio è subordinata al fatto che il relatore possa fornire gli opportuni chiarimenti sul piano delle risorse necessarie a rendere realmente efficace il provvedimento.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è dunque rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle 11,25.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA**

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO.

PROSPETTO

ALLEGATO ALLA RELAZIONE DELL'ONOREVOLE UGO GRIPPO

DISEGNO DI LEGGE N. 2766.

ROPOSTA DI LEGGE N. 2928.

Contributi per il rinnovo del naviglio.

Articolo 8.

Articolo 2, comma 2.

Periodo valevole per ottenere
il premio di demolizione:

1° gennaio 1989-31 dicembre
1990.

1° gennaio 1989-31 dicembre
1992.

Stazza minima e massima
per ottenere il premio:

100-3.000 tonnellate di
stazza lorda.

500-5.000 tonnellate di
stazza lorda.

Registrate e immatricolate:
da almeno 3 anni.

da almeno 10 anni.

Caratteristiche del naviglio acquistato in sostituzione.

La nave deve avere almeno
10 anni di meno rispetto a
quella/e demolita e comunque
di anzianità non superiore a 7
anni. La nave non deve essere
stata già iscritta nelle matricole
e registri nazionali.

La nave deve:

essere costruita in un can-
tiere nazionale o della CEE;
avere un tonnellaggio tra
le 500 e le 5.000 tonnellate;
possedere i requisiti di ve-
locità, automazione, capacità di
stiva in rapporto allo spazio to-
tale, di risparmio energetico, di
affidabilità ecologica e di sicu-
rezza stabiliti da « Progetto
terra-mare ».

DISEGNO DI LEGGE N. 2766:

PROPOSTA DI LEGGE N. 2928.

Entità del contributo.

Contributo fino a 100.000 lire per tonnellata lorda compensata del naviglio demolito, fino alla concorrenza massima del tonnello di stazza lorda compensata delle unità acquistate in sostituzione.

Contributo da 20.000 a 100.000 lire per tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio demolito fino
Il contributo è di lire 100.000 qualora il servizio di cabotaggio comprenda collegamenti *feeder* (dal verbo *to fee*, alimentare, rifornire) nell'ambito mediterraneo.

Criteri e modalità di erogazione.

Tramite decreto del Ministero della marina mercantile di concerto con il ministro del tesoro.

*Idem.**Spesa prevista.**Articolo 10.*

Per il 1988, 10 miliardi; per il 1989, 20 miliardi; per il 1990, 50 miliardi.

Articolo 9.

Il piano « Progetto terra-mare » prevede una spesa globale per il quadriennio 1989-1992 di lire 200 miliardi.

In particolare sono previsti 30 miliardi nel 1989 e 50 nel 1990.

Ambedue traggono i fondi dal capitolo 9001 del bilancio dall'apposita voce « interventi a favore del cabotaggio ».

La proposta di legge n. 2928 all'articolo 8 stanziava, in aggiunta alla normale dotazione spettante alla segreteria tecnica, prevista dall'articolo 3 della legge n. 245, quale struttura di supporto del Comitato preposto alla redazione del Piano generale dei trasporti, lire 1 miliardo per l'anno 1988 e lire 300 milioni per ciascuno degli anni successivi fino al 1992 compreso. Ciò per far fronte alle maggiori spese dovute alla redazione del piano « Progetto terra-mare ».