

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

46.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 MAGGIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

| | PAG. |
|--|------------------|
| Disegno di legge (Discussione e rinvio): | |
| Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3500) | 3 |
| Testa Antonio, <i>Presidente</i> | 3, 5, 10, 11, 13 |
| Angelini Giordano | 11 |
| Chella Mario | 5, 6, 11 |
| Faraguti Luciano, <i>Relatore</i> | 3, 11 |
| Lucchesi Pino | 8 |
| Maccheroni Giacomo | 10 |
| Matteoli Altero | 5 |
| Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i> | 6, 11, 12 |
| Ridi Silvano | 3, 10, 12 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,50.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3500).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 dicembre 1988.

L'onorevole Faraguti ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Dal momento che sono pervenuti alla Commissione tutti i prescritti pareri ed è stato autorizzato il trasferimento del disegno di legge n. 3500 in sede legislativa, mi auguro che l'iter del provvedimento sia il più possibile rapido, al fine di pervenire all'approvazione della legge prima delle elezioni europee, come era stato sostanzialmente concordato tra i gruppi politici. Infatti, sono noti a tutti i motivi di urgenza che richiedono una sollecita approvazione del provvedimento in esame; in caso contrario i nostri cantieri navali perderebbero gran parte delle commesse loro affidate.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

SILVANO RIDI. Desidero rivolgermi, nel corso del mio intervento, al ministro Prandini, che è stato uno dei promotori del disegno di legge in discussione, per far presente che l'urgenza del provvedimento non può far velo all'espressione di un preciso giudizio politico sullo stesso. Ritengo, anzi, che il carattere di urgenza, più volte sottolineato, assuma la connotazione di un vero e proprio ricatto. Infatti, nel momento in cui si afferma che se non si approva rapidamente il provvedimento i cantieri navali possono perdere numerosi ordini di lavoro, non si fa altro che porre in essere un ricatto. Ciò è vero anche alla luce della considerazione che il Governo ha avuto ben due anni di tempo per introdurre una disciplina organica della materia che — secondo gli stessi intendimenti dell'esecutivo — dovrebbe consentire alle imprese armatoriali di usufruire di finanziamenti statali mediante i quali acquisire navi gratuitamente. Questa, infatti, è la *ratio* del provvedimento in esame.

Desidero, inoltre, ricordare che, in relazione al disegno di legge n. 3500, la Commissione lavoro ha espresso « parere favorevole, raccomandando che nell'ingaggio dei lavoratori stranieri siano rispettate le norme legislative e contrattuali che regolano il rapporto di lavoro dei lavoratori italiani ». Secondo me tale parere rappresenta una vera e propria presa in giro in quanto il disegno di legge in esame prevede espressamente, al fine di garantire agli armatori italiani una migliore competitività sui mercati esteri, l'introduzione (fortemente osteggiata dall'opposizione) di un registro ombra, me-

dianche il quale gli armatori italiani possono imbarcare lavoratori stranieri a condizioni contrattuali diverse da quelle praticate per i lavoratori italiani. Il parere espresso dalla XI Commissione quindi rende praticamente vano questo intento.

Sulla base di tali premesse, vorrei ricordare che in un primo tempo il gruppo comunista aveva manifestato l'intenzione di opporsi all'assegnazione del disegno di legge n. 3500 alla nostra Commissione in sede legislativa, dal momento che riteneva opportuno il suo esame in Assemblea. Successivamente, in considerazione dei motivi di urgenza legati al carico di lavoro dei cantieri navali, abbiamo rivisto la nostra posizione, esprimendoci in senso favorevole all'assegnazione in sede legislativa. Nonostante ciò, desidero ribadire ancora una volta che siamo in presenza di una pessima legge e, pertanto, avremmo preferito disporre di un determinato periodo di tempo per introdurre nel testo le opportune modifiche, se il suo carattere di urgenza non ce lo avesse impedito.

Desidero, inoltre, ricordare che non è la prima volta che il Governo presenta all'ultimo momento un provvedimento legislativo attinente alla cantieristica ed alle imprese armatoriali che suscita fondati motivi di perplessità, così come non è la prima volta che viene adottata la motivazione di non far perdere lavoro ai cantieri navali per indurci ad approvare un provvedimento senza modifiche.

Ho voluto ricordare tutto ciò non tanto per « esercitare il mestiere » dell'oppositore, quanto piuttosto perché è giunto il momento di porre termine a questa prassi. Oltretutto, in precedenza, si era già verificato un rovesciamento delle posizioni tra maggioranza e opposizione: infatti, fummo noi ad invocare l'urgenza del provvedimento in considerazione del fatto che il 31 gennaio scorso scadeva il termine previsto dalla sesta direttiva della CEE, mentre la maggioranza, al contrario, non voleva approvare il provvedimento.

Di fronte a tale situazione, mi domando quando avremo la possibilità di

esaminare con la dovuta calma un provvedimento attinente alle imprese armatoriali, alla cantieristica e, in generale, all'economia marittima. Non siamo, infatti, contrari all'introduzione di contributi a favore dell'armatoria pubblica e privata, grazie ai quali quest'ultima possa dotarsi di una flotta in grado di fronteggiare la concorrenza internazionale.

Tuttavia, intendiamo sottolineare il fatto che i contributi previsti nel provvedimento sono « a pioggia », vale a dire non finalizzati ad un progetto: in sostanza, i fondi vengono erogati ad un armamento che continua ad essere l'espressione di famiglie patriarcali e ciò mentre nel mondo si tende all'internazionalizzazione. È possibile che i Costa, i Grimaldi, queste nobili famiglie di armatori, non riescano ad accordarsi con il settore pubblico oppure tra di loro per raggiungere la consistenza organizzativa e finanziaria idonea per stare sul mercato? Con chi dovremmo entrare in competizione, forse con i paesi in via di sviluppo? È questo il livello di competitività che l'armamento italiano vuole raggiungere? Infatti, solo se si vuole veramente entrare in competizione con le grandi imprese armatoriali presenti sul mercato, attuando una reale concorrenza, possono avere un senso le ipotesi — previste nel testo — relative all'istituzione della bandiera ombra, all'acquisizione di scafi usati nonché all'erogazione di una serie di provvidenze.

La nostra opposizione non è di principio o di parte, né tanto meno è un atteggiamento ideologico che si oppone al comparto privato: ciò che vogliamo evidenziare è la necessità di una riflessione approfondita per capire la destinazione delle risorse recate dal disegno di legge. Tale destinazione però è legittima solo se è mirata ad un progetto, il che dal testo non emerge. Può darsi che la finalizzazione esista, noi però non la scorgiamo. Di qui scaturiscono le perplessità da me manifestate che si concretizzano in una spiegazione doverosa del nostro punto di vista, in un voto non favorevole oltre che nella formalizzazione di taluni emendamenti. La posizione che assumeremo — in-

tendo ribadirlo nuovamente — non giungerà ad osteggiare o a boicottare l'approvazione del disegno di legge che, riteniamo, deve essere realizzata dalla maggioranza. Non osteggeremo, non ostacoleremo né solleveremo questioni particolari; ci limiteremo solamente ad evidenziare taluni punti non chiari della normativa con la presentazione di proposte emendative; fatto questo, avremo la coscienza in pace: è poca cosa, ma è la nostra determinazione.

PRESIDENTE. Prendo atto delle osservazioni critiche formulate dall'onorevole Ridi. Poiché però le perplessità del gruppo comunista paiono concentrate sugli articoli successivi al 12, la Commissione potrebbe procedere all'approvazione dei primi articoli, rinviando il seguito delle votazioni ad altra seduta. Sul punto, gradirei conoscere l'opinione dei colleghi.

ALTERO MATTEOLI. Premesso che alle ore 11 dovrò assentarmi per partecipare alla riunione del mio gruppo, vorrei chiarire la nostra posizione.

Riconosco l'esigenza di garantire un *iter* quanto mai celere al disegno di legge n. 3500 — soprattutto dopo l'assegnazione in sede legislativa — tuttavia, ritengo sussista ancora una serie di problemi da affrontare prima di pervenire alla sua definitiva approvazione.

Per citare un esempio, gradirei sapere quante sono le imprese navalmeccaniche in grado di accedere agli albi speciali di cui all'articolo 19, perché a giudicare dal requisito richiesto non credo siano molte.

Secondo noi, si potrebbe utilizzare il periodo di chiusura della Camera dovuta ai congressi dei partiti repubblicano e socialista per l'acquisizione degli elementi richiesti, rinviando alla settimana successiva l'esame e la votazione conclusiva dell'articolato.

MARIO CHELLA. Poiché i colleghi intervenuti si sono soffermati particolarmente sul problema dei tempi a nostra disposizione per l'esame del provvedi-

mento, si potrebbe esaurire il dibattito analitico e critico sui contenuti del disegno di legge nel corso dell'odierna seduta per procedere, nella seduta del 24 maggio, all'esame dell'articolato, dei relativi emendamenti nonché alla votazione conclusiva. Il confronto politico è indispensabile e necessario tra le forze politiche, le quali assumeranno ognuna le proprie responsabilità all'atto dell'approvazione finale di questa legge che, come ha giustamente sottolineato il collega Ridi, è pesantissima.

Un aspetto però vorrei che fosse chiaro: con i tempi rapidi che consapevolmente ci siamo dati (ossia l'approvazione finale entro il mese di maggio) è possibile introdurre alcune modifiche. Quindi, alibi della maggioranza e del Governo per non « mettere mano » ad eventuali correzioni, non possono sussistere! Ci batteremo per apportare miglioramenti al provvedimento e non vorrei che qualcuno si trincerasse dietro questo ricatto dell'urgenza, perché se lavoreremo con le cadenze proposte sarà possibile trasmettere il testo al Senato per l'ulteriore proseguo dell'*iter*.

La situazione della cantieristica è precaria: le ordinazioni vanno esaurendosi, così come gli effetti della sesta direttiva comunitaria. L'abbiamo già detto, ma lo ripetiamo: la responsabilità di questo stato di cose va addebitata all'esecutivo che ha presentato l'8 agosto 1988 — con un anno di ritardo e a ridosso della chiusura estiva — il disegno di legge concernente l'industria navalmeccanica ed armatoriale. Era evidente, lapalissiano poi che alla ripresa dei lavori ed in presenza della sessione di bilancio, il disegno di legge sarebbe slittato ai primi mesi dell'anno successivo, come si è verificato puntualmente.

Vorrei, inoltre, ricordare ai colleghi della maggioranza ed al Governo che il disegno di legge originario, presentato l'8 agosto 1988, non rappresentava una corretta applicazione della sesta direttiva comunitaria. È evidente, quindi, che ci troviamo di fronte ad una responsabilità piena ed esclusiva dell'esecutivo, il quale

ha agito con grande ritardo, probabilmente per mettere l'opposizione di fronte al ricatto dell'urgenza. Si tratta di un modo di procedere assolutamente scorretto che non possiamo più accettare!

Il Senato, dal canto suo, ha fatto certamente più del dovuto approvando entro dicembre il disegno di legge n. 3500. In questo modo, grazie anche al contributo determinante offerto dal gruppo comunista, è stato possibile recuperare la somma di 150 miliardi, derivante dall'applicazione della sesta direttiva della CEE, che sarebbe andata perduta se almeno un ramo del Parlamento non avesse approvato il disegno di legge entro il 31 dicembre 1988, e se quella perdita si fosse verificata, sarebbe stata imputabile unicamente all'azione ritardatrice del Governo.

Desidero ora riallacciarmi alle affermazioni del collega Ridi in ordine alle critiche che il nostro gruppo muove alla concessione dei finanziamenti « a pioggia ». Infatti, la sesta direttiva della CEE non fa riferimento a questo tipo di interventi, bensì alla necessità di introdurre mutamenti strutturali e di ripristinare condizioni di maggiore competitività per il settore armatoriale.

Il disegno di legge in discussione non prevede alcuno sforzo in questa direzione contravvenendo, nello stesso tempo, alle norme recate dalla sesta direttiva comunitaria. In proposito, ho ascoltato alcuni commenti ironici in ordine alle notizie, apparse sulla stampa di questi giorni, relative al settore armatoriale. Si tratta, comunque, di notizie assolutamente esatte, in quanto è indubbio che gli armatori italiani, negli ultimi quattro anni hanno ricevuto contributi dallo Stato per un ammontare pari a 2.538 miliardi di lire (mediamente circa 600 miliardi l'anno). In proposito, trovo veramente assurdo che, mentre si tagliano i fondi destinati alla cantieristica pubblica, nonché alla gestione della Tirrenia e della flotta Finmare, si conceda un notevole ammontare di contributi al settore armatoriale privato. Di questo, però, non si parla, così come nessuno fa riferimento al « famigerato » articolo della legge sulla Fin-

mare, con il quale vengono conferiti 308 miliardi di lire al fondo gestione degli armatori privati, dei quali circa 250 sono stati divisi tra soli quattro armatori!

Anche se il ministro Prandini non era ancora in carica al momento della presentazione della predetta legge, egli certamente ha qualche responsabilità nella spartizione di quei 308 miliardi, poiché nel momento in cui la spartizione stessa è avvenuta, aveva già assunto la direzione del dicastero della marina mercantile.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. La spartizione è stata effettuata nel rispetto delle leggi, cui anche il ministro deve attenersi.

MARIO CHELLA. Non intendevo dire che lei non ha rispettato le leggi, signor ministro. Mi permetto, tuttavia, di ricordare le sue lamentele nel momento in cui si discuteva la legge, approvata pochi giorni fa con il consenso del Governo, relativa al ripiano della gestione dei traghetti pubblici. Non è stata espressa, invece, da parte sua, alcuna lamentela nel momento in cui si è proceduto all'assegnazione di quei 308 miliardi alle aziende private!

Desidero, quindi, ribadire la nostra contrarietà al sostegno di una categoria imprenditoriale largamente parassitaria che — come affermava giustamente il collega Ridi — non accenna minimamente a mantenere un accettabile livello di competitività. Infatti, se si prendono in considerazione le venti maggiori compagnie armatoriali del mondo, sette sono europee, ma nessuna è italiana. Nonostante ciò, il Governo continua ad attuare una politica di tipo assistenziale, anche se il ministro Prandini si dichiara continuamente contrario a tale tipo di strategia, soprattutto se è rivolta alle imprese pubbliche. Sarebbe, quindi più giusto dichiararsi contrari alla politica assistenziale in qualsiasi direzione essa sia rivolta.

È vero, peraltro, che le imprese armatoriali e l'industria cantieristica dei paesi aderenti alla CEE usufruiscono, in una

certa misura, di politiche assistenziali: tutto ciò, però, avviene in modo sostanzialmente diverso rispetto all'Italia. In Inghilterra, per esempio, gli armatori privati hanno rinnovato gran parte delle loro flotte grazie ad alcune misure, adottate da quel Governo, con cui si procedeva alla defiscalizzazione degli utili di gestione a condizione che fossero investiti nell'acquisto di navi. Si tratta di un esempio assai valido di politica assistenziale, diversamente da quanto avviene in Italia in cui si ricorre prevalentemente all'erogazione di contributi a fondo perduto. Conseguentemente, i nostri armatori si sono talmente abituati a questo tipo di provvidenze, che non sono più in grado di assumere una posizione competitiva sui mercati internazionali. Se si considerano, per esempio, i servizi che fanno capo alla flotta nazionale, si può agevolmente rilevare come la bilancia dei noli registri un passivo di 3 mila miliardi, dal momento che gli armatori italiani sono in grado di trasportare solo il 20 per cento delle merci che entrano ed escono dal nostro paese. Siamo, quindi, in presenza di una certa « polverizzazione » delle unità: infatti, se si escludono i pontoni, le bettoline e le piccole imbarcazioni che navigano esclusivamente all'interno dei porti, la nostra flotta dispone di poco meno di mille unità, divise tra circa 400 armatori. Ci troviamo, praticamente, al livello dei « padroncini della strada »!

Ciò nonostante i nostri armatori non danno alcun segnale di volersi rendere autonomi rispetto ad una politica assistenzialistica. È stato, anzi, recentemente trattato con un certo clamore, da una parte della stampa, l'accordo concluso tra l'ENEL e tre compagnie armatoriali per il trasporto di carbone dall'Africa del sud. Si tratta di un contratto che ha la durata di dieci anni e comporta dei noli vantaggiosi, ma non sarà certamente in grado di modificare sostanzialmente la situazione delle nostre compagnie armatoriali.

Ancora una volta, infatti, si è ricorso alle politiche assistenziali. In tale contesto può essere inserito anche il discorso

relativo alle autonomie funzionali, tanto caro agli armatori (da Musso agli altri), i quali sperano in tal modo di collocarsi in una posizione privilegiata nei nostri porti, da difendere nei confronti della concorrenza degli altri paesi aderenti alla CEE.

Ritengo, quindi, che si debba porre fine alle politiche assistenziali rivolte agli armatori privati del nostro paese.

Nel disegno di legge in esame vi sono anche altri aspetti su cui intendo esprimere la posizione critica della mia parte politica.

Non solo consideriamo inaccettabile la discrezionalità del ministro della marina mercantile nella erogazione dei finanziamenti, ma riteniamo altresì che la prevista commissione di controllo non svolga la sua funzione nei confronti del dicastero. Quanto poi agli insufficienti finanziamenti per il cosiddetto Renaval, pensiamo che le risorse necessarie potranno essere ricercate negli accantonamenti.

In ordine alla questione del prepensionamento — che sembra essere stata affrontata in modo adeguato, secondo gli impegni assunti dal ministro Formica in sede di discussione del disegno di legge di riforma del mercato del lavoro presso la XI Commissione — ci riserviamo di esprimere un parere più puntuale, una volta valutati attentamente i singoli dettagli.

Sull'istituzione del doppio registro dobbiamo dichiarare il nostro disaccordo (tant'è che presenteremo un emendamento tendente a sopprimere il relativo articolo), in quanto siamo convinti dell'esistenza di altri mezzi a disposizione degli armatori italiani per rendere competitivi i costi. Ricordo che in sede di esame della tabella relativa al bilancio del dicastero della marina mercantile, il mio gruppo presentò un documento — che è stato votato — in cui si sosteneva che l'abbattimento del costo dell'equipaggio non si ottiene tanto con l'iscrizione della nave in registri di comodo, quanto con opportune misure di defiscalizzazione, detassazione o rimborso: agendo, quindi, in termini di credibilità anche sindacale,

non utilizzando una sorta di moderna tratta degli schiavi! Ciò nonostante, il nostro suggerimento non è stato accolto né tanto meno inserito nel provvedimento in esame che sancisce la creazione di un registro ombra, del quale — lo ribadisco — chiederemo la soppressione.

Un altro punto su cui esprimiamo dissenso concerne l'articolo 27, con cui si concedono agevolazioni agli armatori italiani per l'acquisto di navi usate di bandiera estera. Non siamo d'accordo con questa previsione in quanto l'acquisto di naviglio all'estero significa sottrarre lavoro ai cantieri italiani: per fortuna attualmente i prezzi delle navi usate sono aumentati, per cui speriamo che la stima pari a 300 mila tonnellate fatta dagli organi tecnici ministeriali si riduca della metà.

Non dimentichiamo, inoltre, che la flotta nazionale in ambito CEE è la più vecchia: il 78,8 per cento delle navi circolanti ha oltre dieci anni ed il 35,7 per cento supera i quindici, mentre il 60 per cento del naviglio utilizzato per il cabotaggio ha oltre venti anni. A fronte di tale situazione gli armatori italiani hanno il coraggio di chiedere l'autorizzazione ad acquisire navi usate all'estero? Ed il Governo ha il coraggio di concederla?

Queste rappresentano soltanto alcune delle critiche, da noi ritenute fondate, che muoviamo al disegno di legge ed in ragione delle quali presenteremo emendamenti. Rivolgendomi alla maggioranza la esorto a non addurre problemi legati ai tempi di approvazione perché è una tesi che non regge oggi né reggerà al confronto pubblico che intendiamo sviluppare. Comunque, occorrerà che la maggioranza si assuma in pieno la responsabilità delle scelte compiute.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, in apertura di intervento intendo esprimere apprezzamento al gruppo comunista per aver acconsentito alla sede legislativa: è un atto di responsabilità politica che apprezziamo anche se ci rendiamo conto della complessità della materia, sulla quale è opportuno discutere in modo più

approfondito di quanto l'esigenza di pervenire ad una rapida approvazione non consenta. Senza voler con questo anticipare l'intervento del ministro della marina mercantile, ritengo di poter affermare che non mancheranno in futuro — e ci attiveremo in tal senso — momenti di confronto tra la nostra Commissione ed il Governo su talune questioni di carattere generale.

Nell'intervento del collega Ridi, così come in quello più incisivo dell'onorevole Chella, è stato evidenziato il problema dei tempi relativi all'esame parlamentare del provvedimento: non conosco le motivazioni in base alle quali l'esecutivo ha avuto bisogno di un determinato lasso di tempo per predisporre il disegno di legge, anche se noto con preoccupazione che il provvedimento è stato presentato all'attenzione delle Camere da quasi un anno. È vero che il Parlamento è in gran parte impegnato con la manovra economica, è altrettanto vero però che occorre fornire una risposta concreta agli operatori economici del settore in quanto ciò incide sull'economia nazionale.

Un sincero apprezzamento va comunque indirizzato al Governo per l'atteggiamento assunto in ordine al tema del pensionamento come strumento per razionalizzare — anche sotto il profilo dell'utilizzo del personale — la struttura cantieristica nazionale, se è vero com'è vero che gli impegni presi in Commissione dai ministri della marina mercantile e del lavoro verranno formalizzati in un emendamento e sostanzialmente rispettati.

Nonostante sussistano problemi di carattere generale non è conveniente polemizzare, né intendo assumere la funzione di difensore d'ufficio nei confronti di determinate categorie imprenditoriali le quali, se vogliono difendere le proprie posizioni, possiedono numerosi mezzi per farlo; tuttavia constato con preoccupazione per un verso, ma anche con una certa soddisfazione dall'altro, che in un contesto mondiale caratterizzato da forme di reale ingovernabilità, la struttura armatoriale italiana pubblica e privata ha saputo mantenere il passo con quella de-

gli altri paesi, grazie anche ai provvedimenti di sostegno proposti dall'esecutivo ed approvati dal Parlamento. Ciò probabilmente si è verificato per una serie di motivazioni che andrebbero approfonditamente scandagliate. Di conseguenza, e credo di parlare anche a nome dei colleghi del gruppo democratico cristiano, non siamo disponibili ad accettare un processo sommario — com'è quello illustrato dal collega Chella — di colpevolizzazione generalizzata.

Può darsi che vi siano situazioni da correggere; tuttavia, ritengo che si debbano valutare realisticamente gli aspetti positivi e quelli negativi di una struttura armatoriale che, seppure troppo diffusa e frammentata sul territorio, è stata in grado di superare una situazione di grave crisi, in presenza di scelte, avanzate dal Governo e dal Parlamento, ben diverse da quelle adottate in altre realtà nazionali a noi vicine.

Sarei curioso di sapere quali sarebbero state le lamentele del collega Chella se nel nostro paese fossero stati adottati provvedimenti analoghi a quelli introdotti in Francia e finalizzati ad assicurare la sopravvivenza di una struttura armatoriale rispondente agli interessi collettivi del paese, tenendo però presenti le condizioni di mercato. Si tratta, in sostanza, di misure che consentono ad un gran numero di armatori francesi di utilizzare tecniche e modalità di presenza sul mercato che, per la nostra mentalità, appaiono inconcepibili. È stato, inoltre, previsto il ricorso ad equipaggi stranieri (appartenenti prevalentemente ai paesi del terzo mondo), nonché l'adozione di tabelle di armamento non più rispondenti ad un regime vincolistico come quello vigente nel nostro paese. Si è registrata, comunque, una certa mancanza di garanzie nei confronti degli interessi nazionali.

In Italia, invece, si è preferito adottare una soluzione diversa, certamente positiva, basata sulla tutela degli interessi nazionali. Naturalmente, non sono mancati i problemi, legati anche alla necessità di procedere ad alcune trasformazioni: pertanto, vicende di questo tipo non risul-

tano totalmente estranee all'esperienza degli ultimi anni. A titolo di esempio, vorrei citare il caso dell'azienda Costa che è uscita da una crisi apparentemente irreversibile superando la tradizionale gestione familiare, ed inserendosi proficuamente sul mercato finanziario. In tal modo, anche grazie ad alcune forme di sostegno da parte del Governo e del Parlamento, è stato possibile ritrovare uno spazio nell'ambito del mercato mondiale, soprattutto di quello crocieristico, nonché riprendere la costruzione di navi nei cantieri italiani.

Si tratta, in concreto, di una strategia che potrebbe essere seguita anche da altri armatori del nostro paese; quindi, non condivido le opinioni assolutamente negative espresse finora in merito all'azione politica del Governo. Sarà, comunque, necessario valutare in relazione a quali iniziative sia opportuno favorire, anche a livello normativo, trasformazioni aziendali, fusioni e, in generale, procedimenti di rafforzamento delle imprese. In tale contesto, sarebbe opportuno superare la concezione secondo cui si deve prendere come punto di riferimento esclusivamente il mercato nazionale, ed auspicabile riflettere sulle modalità attraverso cui pervenire al complessivo potenziamento della flotta a livello comunitario, in vista di un interesse sovranazionale. Secondo me, questa è una risposta seria ai problemi del settore armatoriale.

Non si può, tuttavia, dimenticare che il disegno di legge in esame prevede forme differenziate di intervento; in particolare, si è fatto riferimento alla possibilità di acquistare all'estero naviglio semi-nuovo, in vista della necessità di rinnovo della flotta nazionale. In proposito, ritengo che il ministro della marina mercantile abbia inserito nel disegno di legge tale norma avendo di mira la situazione reale del mercato. Infatti, mi appare del tutto priva di fondamento pratico l'ipotesi avanzata dal collega Chella, secondo cui, dal momento che i prezzi del mercato dell'usato sono in fase di rialzo, ne conseguirebbe automaticamente una ridotta possibilità di acquisto di naviglio

usato sui mercati esteri e, conseguentemente, un incremento della produzione dei cantieri nazionali. Ritengo che si tratti di un'ipotesi di lavoro non del tutto rispondente alla realtà, poiché pone in relazione situazioni concrete con ipotesi non suscettibili di trasformarsi in fatti reali.

Nelle considerazioni finora svolte mi sono attenuto ad affermazioni più volte ripetute in passato da esponenti della mia parte politica, al fine di evitare strumentalizzazioni polemiche che potrebbero insorgere in questa fase di confronto e di realistica valutazione della situazione concreta.

In conclusione, prendo atto che il provvedimento in esame rappresenta una risposta certamente non perfetta, ma comunque essenziale per la sopravvivenza dell'industria cantieristica e degli armatori nazionali; auspico pertanto una sua rapida approvazione e, nello stesso tempo, mi auguro che si instauri un confronto serrato con il Governo al fine di individuare le soluzioni più idonee per fronteggiare i problemi connessi alla presenza italiana sul mercato mondiale.

GIACOMO MACCHERONI. Il gruppo socialista prende atto dell'elemento politico più qualificante, emerso nel corso di numerosi dibattiti svoltisi presso la nostra Commissione, ossia della volontà di esaminare il disegno di legge n. 3500 in sede legislativa. In proposito, ho ascoltato con soddisfazione le argomentazioni svolte dal collega Ridi, a nome del gruppo comunista, in ordine a tale volontà.

Non vi è dubbio, comunque, che il disegno di legge in discussione, nonostante il dissenso espresso dai colleghi comunisti, presenta due aspetti di cui vorrei sottolineare l'urgenza: il primo è rappresentato dall'esigenza di assicurare i finanziamenti necessari per garantire il più alto livello possibile di occupazione nel delicato settore della cantieristica.

Il secondo concerne le garanzie da assicurare in relazione al prepensionamento

dei lavoratori, anche a seguito dell'audizione del ministro Formica.

L'urgenza di pervenire all'approvazione del disegno di legge, da più colleghi evidenziata, non può esaurire un dibattito che deve essere svolto: siamo consapevoli, infatti, che una discussione d'ordine generale su indirizzi di fondo non può legarsi al voto su questo provvedimento in quanto non esistono le condizioni temporali. Tuttavia, non direi che ci troviamo in presenza di un ricatto, semmai siamo di fronte ad un « andazzo » dei lavori parlamentari che impedisce ai progetti di legge, i quali rivestono una notevole rilevanza dal punto di vista economico, lo svolgimento del corretto *iter* legislativo.

Conveniamo sul fatto che l'occasione offerta dall'esame di questo provvedimento non possa rappresentare l'unico momento di confronto con il Governo; d'altra parte, in precedenti dichiarazioni, lo stesso ministro Prandini ha riconosciuto di non doversi ritenere esaurita con questo testo la tematica complessiva. In conclusione, qualora nel corso dell'odierna seduta riuscissimo a terminare la discussione sulle linee generali potremmo, nella settimana successiva alla chiusura della Camera dovuta ai congressi dei partiti repubblicano e socialista, procedere all'esame dell'articolato, degli emendamenti presentati nonché alla votazione finale del disegno di legge per trasmettere il tutto al Senato ai fini dell'ulteriore prosieguo dell'*iter*.

Credo che la posizione assunta dal gruppo socialista sia responsabile e tenga conto degli impegni più volte sollecitati dalle forze politiche e da quelle sindacali.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

A mio avviso, si potrebbe passare all'esame degli articoli nel testo pervenuto dal Senato, ad esclusione delle parti su cui i gruppi hanno manifestato perplessità.

SILVANO RIDI. Il gruppo comunista non ha ancora presentato alcun emendamento.

PRESIDENTE. Se non ho compreso male, le vostre perplessità si riferiscono agli articoli successivi al 12. La mia proposta riguardava l'esame dei primi undici articoli.

MARIO CHELLA. Signor presidente, desidero ribadire quanto ha già affermato il collega Ridi, che ancora non abbiamo presentato nulla!

PRESIDENTE. A questo punto mi rimetto alle valutazioni del relatore.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Pur ribadendo le ragioni di urgenza più volte manifestate, ritengo che, alla luce della preannunciata presentazione degli emendamenti da parte dell'opposizione, la Commissione possa iniziare l'esame dell'articolo e dei relativi emendamenti nella settimana successiva alla chiusura della Camera per i congressi repubblicano e socialista, procedendo con la corretta rapidità, propria di un patto tra gentilissimi...

MARIO CHELLA. Da parte nostra non ci sarà ostruzionismo!

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Per la verità non ho pensato a questa evenienza. Dicevo che procedendo con la corretta rapidità si potrebbe, entro la stessa giornata, giungere alla votazione finale: ovviamente, se gli impegni d'Assemblea imponessero una sospensione ai nostri lavori, potremmo ricorrere ad una eventuale seduta notturna.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che nella seduta di mercoledì 24 maggio alle ore 9,30, la Commissione procederà all'esame degli articoli ed alla votazione finale del disegno di legge n. 3500.

(Così rimane stabilito).

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro per la marina mercantile*. Anzitutto, ho il dovere di ribadire quanto ho affermato in sede di Commissione bilancio, quando que-

st'ultima riformulò il parere favorevole sul provvedimento in esame, condizionandolo al fatto che gli articoli 13 e 14 fossero da ritenersi in senso puramente programmatico, in attesa che la Comunità emani regolamenti attuativi e specifici, ed al fatto, quindi, che non vi fosse alcuna iniziativa operativa di gestione, priva al momento delle necessarie coperture. Ribadisco, pertanto, in questa sede l'orientamento del Governo.

Comprendo i ruoli di ciascuno, ma ho già avuto modo di dire che non ritengo di dover interpretare il mio come quello di un ministro « materasso »; tuttavia credo al contrario di dover essere reattivo, in termini positivi, rispetto alle sollecitazioni formulate nei miei confronti.

Giudico positivamente questo disegno di legge, avendo provveduto alla sua elaborazione iniziale ed alla presentazione in Consiglio dei ministri. Il ritardo di questo adempimento, da più parti lamentato, è dovuto, come gli onorevoli deputati sanno, alla prassi del concerto tra i diversi dicasteri interessati, che richiede tempi assai lunghi.

A questo riguardo vorrei ricordare che ho richiesto da cinque mesi il concerto dei ministeri interessati al disegno di legge di riorganizzazione del mio dicastero per la sua trasformazione in Ministero del mare; finora solo alcuni di questi pareri sono giunti, ma ne mancano ancora due.

GIORDANO ANGELINI. Il Governo è più lento del Parlamento!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro per la marina mercantile*. Non direi, il disegno di legge in esame è stato approvato dal Senato alla vigilia di Natale. Certo, rispetto all'eternità, quattro o cinque mesi non sono tanti, ma sono pur sempre un lasso di tempo cospicuo, specialmente di fronte ad un provvedimento ritenuto urgente!

Dobbiamo prendere atto, senza cercare un colpevole, del fatto che la nostra « liturgia legislativa » è caratterizzata da tempi piuttosto lunghi. D'altra parte se il Governo dopo aver elaborato il disegno di

legge originario lo ha modificato al Senato con la partecipazione di tutte le parti politiche, addivenendo ad un articolo profondamente diverso da quello originario, tutto sommato ciò dimostra come si sia cercato di recepire le indicazioni provenienti dal Parlamento.

L'urgenza di questo provvedimento deriva, inoltre, dalla necessità di non autoescluderci — saremmo masochisti a farlo! — dalla politica decisa a livello comunitario con la sesta direttiva, finalizzata al sostegno dell'economia marittima dei paesi della Comunità.

L'Italia sollecita una più organica politica comunitaria in materia di industria navalmeccanica ed anche per il trasporto marittimo. Ci troviamo ancora in una fase di « tamponamento » rispetto alle necessità di questo comparto produttivo, ma ci stiamo muovendo verso l'obiettivo di una maggiore integrazione con lo scopo di non perdere battute a beneficio del mondo della produzione e del lavoro.

Vorrei dire che quando si promuovono battaglie contro l'industria armatoriale e contro la nuova organizzazione dei servizi portuali, ci si « pestano i piedi » perché la politica delle agevolazioni in questo settore è finalizzata a sostenere l'occupazione oltre agli investimenti. Certamente, ci troviamo di fronte ad un'agguerrita concorrenza internazionale proveniente sia dai paesi in via di sviluppo, sia da quelli avanzati. Attualmente la Corea ed il Giappone dettano le condizioni sul mercato mondiale e ci dobbiamo confrontare con queste realtà che praticano prezzi nei confronti dei quali né l'Italia né il resto d'Europa sono competitivi: da qui la necessità di politiche di sostegno.

Per quanto riguarda la trasparenza delle scelte per la ripartizione dei finanziamenti, la legge è specifica, anche se il Governo non si è mai sottratto all'obbligo di rendere conto del proprio operato allorquando possa aver suscitato qualche perplessità per gli importi stanziati e per le procedure seguite. Vorrei però sottolineare che questi aspetti devono essere previsti nel momento in cui si redige la legge, non possono essere richiesti dopo

la sua approvazione. Da questo momento in poi il ministro ha solo il dovere di applicarla e di garantire gli aventi diritto.

Il Governo ha sempre dimostrato su ogni argomento, compresa la recente interrogazione dell'onorevole Cerofolini, la propria disponibilità a non sottrarsi ad alcuna risposta e ad alcun confronto. Ritengo sia preoccupazione di tutti garantire la massima trasparenza e credibilità.

SILVANO RIDI. I 240 miliardi di lire erogati dalla precedente legge avrebbero potuto essere distribuiti ai privati secondo criteri diversi, che non potemmo modificare, come pure volevamo, per il ricatto dell'urgenza.

Non intendo essere polemico, ma solo far rilevare che ci troviamo in una condizione, non dico identica, perché per fortuna non ci sono 240 miliardi da distribuire, ma analoga, in quanto, nuovamente sotto il ricatto dell'urgenza, non potremo modificare nulla.

Come si fa ad infrangere il circolo vizioso di dover approvare certe norme così come sono formulate senza poterle modificare, quando sappiamo che la distribuzione dei precedenti 240 miliardi ha rappresentato, a detta degli armatori, uno scandalo nazionale? Certo, il ministro ha ragione nel sottolineare che non compete a lui fare le leggi, ma solo di applicarle. Non possiamo fare carico al ministro di applicare correttamente una legge se è formulata in modo discutibile!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro per la marina mercantile*. Per quanto riguarda questo disegno di legge, non ritengo che abbiano motivo di sussistere queste preoccupazioni, perché esso è estremamente esplicito. Se vi sono osservazioni...

SILVANO RIDI. Le formuleremo certamente, in sede di discussione degli articoli!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro per la marina mercantile*. Non credo che rispetto a questo provvedimento possano esistere

preoccupazioni come quelle da lei sollevate, onorevole Ridi.

Ritengo, quindi, che in sede di attuazione delle norme sarà possibile assicurare la necessaria trasparenza e finalizzare gli investimenti al rinnovo della nostra flotta, da cui deriverebbe anche un maggior carico di lavoro per i cantieri navali.

Sono questi gli elementi che maggiormente ci inducono alla rapida approvazione del provvedimento in esame: naturalmente, nessuno deve sentirsi in qualche modo forzato, tuttavia, ritengo che il comune senso di responsabilità dovrebbe portarci — lo ripeto — ad una rapida approvazione del provvedimento in discussione.

A questo punto, desidero aprire una parentesi per sottolineare la necessità di avviare una riforma della portualità; non lo dico con intento provocatorio, ma soltanto per ricordare che vi sono problemi ancora più pressanti di quelli relativi alla cantieristica. È stato, infatti, avviato un meccanismo di riforma che deve essere definito in maniera organica dal Parlamento per garantire l'occupazione, oltre che per assicurare una migliore organizzazione dei servizi portuali.

Pertanto, nel momento in cui i rappresentanti sindacali sollecitano il ministro ad approntare il fondo centrale per i problemi connessi alla previdenza dei lavoratori portuali, devono sapere che è questa la sede in cui garantire i diritti acquisiti dai lavoratori avviando, con una certa gradualità (anche mediante l'adozione di norme transitorie), la riforma del settore portuale. Pertanto, nonostante la lentezza tipica del procedimento legislativo, il nostro senso di responsabilità deve indurci ad abbreviare quanto più possibile i tempi di approvazione del provvedimento in esame, al fine di individuare le soluzioni più idonee a risolvere i problemi del settore portuale e cantieristico.

Oltretutto, dopo l'approvazione del disegno di legge n. 3500, si dovrà aprire un confronto con la CEE, dal momento che finora la nostra azione non è stata del

tutto rispondente ai criteri fissati a livello comunitario. In proposito, ricordo che, dopo l'approvazione da parte del Senato, il disegno di legge n. 3500 è stato inviato ai competenti organismi comunitari preposti ad esaminarlo, i quali finora non hanno mosso obiezioni. Infatti, se queste ultime vi fossero state, ne avremmo certamente discusso in Commissione.

Il nostro obiettivo, in sostanza, deve essere sempre quello di garantire il carico di lavoro dei cantieri navali, anche perché, se non provvedessimo in tal senso, il mese di giugno diventerebbe « fatidico »; subito dopo saremo chiamati a risolvere i problemi dei lavoratori portuali, dal momento che il Governo cerca sempre di anticipare gli avvenimenti piuttosto che subirli, come risulta evidente dalla formulazione degli articoli 13 e 14 del disegno di legge in esame.

In conclusione, se si prenderanno in considerazione le sollecitazioni finora espresse, ritengo non sussisteranno grandi difficoltà ad approvare il provvedimento in discussione entro il 23 o 24 maggio prossimo, indipendentemente dal fatto che si dia avvio oggi all'esame dell'articolo. L'importante è che si raggiunga un'intesa tra persone responsabili e consapevoli del fatto che abbiamo poco tempo a disposizione, dal momento che il disegno di legge in esame dovrebbe essere approvato definitivamente entro il mese di maggio.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

Licenziato per la composizione e la stampa dal
Servizio Stenografia delle Commissioni e degli
Organi Collegiali il 27 maggio 1989.
