

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

48.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° GIUGNO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzioni:		Chella Mario	12, 22, 24, 27 28, 32, 33, 34
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	D'Amato Carlo	15
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Faraguti Luciano, <i>Relatore</i>	5
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	Gasparotto Isaia	14
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 7, 12, 15, 22, 24 27, 28, 32, 33, 34, 35	Lucchesi Pino	10, 34, 35
Baghino Cesco Giulio	6, 7, 11, 13 27, 33, 34, 35	Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	6, 8, 13, 14, 15, 34, 35
		Ridi Silvano	8, 11, 14, 35
		Sanguineti Mauro	10, 11, 12
		Votazione nominale:	
		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	00

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,20.

MARIO CHELLA, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente. *(È approvato).*

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, gli onorevoli Avellone, Bonsignore, Borghini, Cardinale, Lamorte, La Penna, Leone Giuseppe, Lia, Piredda, Santonastaso e Sanza sono rispettivamente sostituiti dagli onorevoli Casini Pier Ferdinando, D'Alia, Gasparotto, Ferrari Bruno, Patria, Brunetto, Gei, Bonferroni, Frasson, Stegagnini e Nenna D'Antonio.

Seguito della 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 il seguito della 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.

Ricordo che la seduta odierna è stata autorizzata dal Presidente della Camera, a seguito della decisione della Conferenza dei presidenti di gruppo, in eccezione alla prassi parlamentare che non consente le riunioni in sede legislativa durante le

crisi di governo. L'autorizzazione, in questo caso, trova la sua motivazione fondamentale nella delicatezza della situazione creatasi nel settore navale sotto il profilo dell'occupazione.

Ricordo, inoltre, che nella seduta del 10 maggio scorso si era chiusa la discussione sulle linee generali.

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Gli aiuti previsti nel presente titolo sono finalizzati al conseguimento di migliori livelli di competitività e redditività della industria navalmecanica nazionale. A tal fine gli aiuti si riferiscono ai lavori di costruzione di navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate, a tecnologia avanzata e con elevate caratteristiche di velocità, automazione, bassi consumi energetici, sicurezza, contenimento dei fattori di inquinamento.

1. 1.

Ridi, Chella, Angelini Giordano, Fagni.

All'articolo 2, sopprimere il comma 3.

2. 1.

Ridi, Chella, Angelini Giordano, Fagni.

All'articolo 9, aggiungere, in fine, il seguente comma:

5. Il contributo non viene concesso alle imprese di cui al comma 1 i cui titolari o rappresentanti legali abbiano

subito condanna per reati fiscali. La condanna per reati fiscali che avvenga durante il periodo di corresponsione del contributo stesso, comporta la decadenza dal beneficio ed il recupero delle somme già corrisposte, maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

9. 1.

Chella, Ridi, Lucchesi, Baghino.

All'articolo 11, sostituire i commi 1 e 2 con il seguente:

1. La vendita all'estero dell'unità per la quale è stato concesso il contributo, intervenuta prima che siano trascorsi almeno quattro anni dalla fine di lavoro di costruzione della unità stessa, comporta, contemporaneamente al rilascio della autorizzazione alla dismissione della bandiera, la decadenza dal beneficio e l'obbligo di restituzione delle somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

11. 1.

Chella, Ridi, Fagni.

All'articolo 12, sopprimere il comma 2.

12. 1.

Ridi, Chella, Fagni.

Sostituire l'articolo 13 con il seguente:

ART. 13.

1. Per le aree interessate da processi di riduzione effettiva ed irreversibile di capacità produttiva nei settori della costruzione, riparazione e demolizione navale il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle partecipazioni statali e per quanto di competenza con il Ministro per gli interventi

straordinari nel Mezzogiorno, propone al CIPI, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, programmi di riconversione, finalizzati alla ripresa economica e occupazionale, con riferimento ad attività riguardanti la pesca, l'acquacultura, la nautica da diporto, la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nel settore navale e nautico, tecniche ed esplorazioni marine finalizzate allo sfruttamento di risorse minerarie o alimentari, alla tutela ambientale del mare, alla protezione dei litorali.

2. Il CIPI esamina e delibera i programmi, nei quali sono specificate le singole iniziative produttive da attuare, entro 60 giorni dalla loro presentazione.

3. I programmi di riconversione sono localizzati nei comuni dove avviene la riduzione della capacità produttiva e definiscono, con riferimento a ciascuna iniziativa produttiva, la misura percentuale minima del personale navalmeccanico esuberante da assumere, correlata alla natura e alle caratteristiche delle singole iniziative e alle professionalità richieste. Alle aziende che partecipano alle iniziative produttive di cui sopra possono essere concessi dal Ministro della marina mercantile contributi fino al 50 per cento delle spese sostenute per:

a) servizi di consulenza per i lavoratori, inclusi i versamenti effettuati per la creazione di cooperative di lavoro e di piccole imprese;

b) riqualificazione professionale dei lavoratori;

c) investimenti relativi alla creazione, allo sviluppo e all'adeguamento delle nuove attività economiche nei settori di cui al comma 1;

d) creazione o sviluppo di servizi comuni a più imprese;

e) promozione dell'innovazione nell'industria e nei servizi.

4. La percentuale di cui al comma 1 è elevata al 70 per cento per le imprese ubicate nel Mezzogiorno.

13. 1.

Ridi, Chella, Lucchesi, Baghino.

All'articolo 14, sostituire il comma 4 con il seguente:

4. I progetti di cui al comma 1 dovranno essere comunicati al Ministro della marina mercantile che li sottopone al CIPI. Con deliberazione del CIPI si determina l'ammissibilità al contributo di cui al comma 1. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, nonché dell'articolo 13, valutato in lire 20 miliardi per l'anno 1989, 50 miliardi per gli anni 1990 e 1991, si fa fronte con corrispondente riduzione del capitolo 9001, alla voce « Aiuti all'armamento e alla cantieristica; agevolazioni fiscali ».

14. 1.

Ridi, Chella, Lucchesi, Baghino.

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

ART. 14-bis.

1. La disciplina in materia di pensionamento anticipato di cui all'articolo 1 della legge 31 maggio 1984, n. 193, continua a trovare applicazione dal 1° gennaio 1989 fino al 31 dicembre 1990, per i lavoratori dipendenti, da data anteriore al 1° gennaio 1988, dalle imprese del settore cantieristico privato e a partecipazione statale, limitatamente alle imprese di costruzione, riparazione, demolizione e trasformazione di naviglio mercantile e militare.

2. Il diritto al pensionamento anticipato per i dipendenti di cui al comma 1 è esercitabile quando intervenga, su domanda dell'impresa, una delibera CIPI che accerti l'esistenza delle eccedenze strutturali di manodopera e la loro entità, dichiarate dall'impresa medesima per ciascuna qualifica, fissando i termini entro i quali devono essere presentate le domande di cui al comma 4.

3. Per ciascun lavoratore posto in pensionamento anticipato ai sensi dei commi precedenti l'impresa è tenuta a versare alla gestione di cui all'articolo 37 della legge 9 marzo 1989, n. 88, una somma pari a sei volte l'importo mensile del

trattamento di pensione spettante al lavoratore, ridotto della metà nei territori di cui all'articolo 1 del Testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

4. Il numero dei lavoratori che per ciascuna qualifica può esercitare il diritto non può essere superiore a quello accertato ai sensi del comma 2. Ai fini dell'applicazione del presente comma i lavoratori che intendano pensionarsi anticipatamente presentano la relativa domanda irrevocabile all'impresa nei termini stabiliti dalla delibera di cui al comma 2. Nel caso in cui il numero dei lavoratori sia superiore a quello accertato, il datore di lavoro opera la selezione e trasmette all'INPS le domande dei lavoratori.

5. Agli oneri derivanti dalle misure previste dalla presente legge posti a carico del bilancio dell'INPS, si provvede con l'utilizzazione della residua parte dello stanziamento, pari a 225,7 miliardi, previsto dal capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989 riguardante norme in materia di trattamento di disoccupazione.

14. 01.

Chella, Ridi, Lucchesi, Baghino.

Sopprimere l'articolo 27.

27. 1.

Ridi, Chella, Fagni, Angelini
Giordano.

Sopprimere l'articolo 28.

28. 1.

Ridi, Chella, Fagni, Angelini
Giordano.

Sopprimere l'articolo 29.

29. 1.

Ridi, Chella, Fagni, Angelini
Giordano.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Signor presidente, credo non vi sia altro da aggiungere a quanto già evidenziato nella seduta precedente, specie nella fase termi-

nale della discussione sulle linee generali, se non esprimere apprezzamento per la possibilità, grazie al suo impegno (supportato dall'azione dei gruppi politici), al consenso del Governo ed alla disponibilità della Presidenza dell'Assemblea, di proseguire l'esame del provvedimento. Le ragioni che hanno consentito tale eccezione alla prassi, a tutti noi ben note, possono essere riassunte in poche parole, ossia l'estrema urgenza di dare applicazione alla VI direttiva comunitaria, in presenza di una notevolissima quantità di ordinazioni che i nostri cantieri, pubblici e privati, possono iniziare ad esaudire sulla base delle positive prospettive di mercato aperte dal provvedimento che ci accingiamo ad approvare.

Signor presidente, onorevoli colleghi, credo che l'approvazione del disegno di legge n. 3500 sia di grande significato, testimoniando, nonostante le difficoltà incontrate nel corso dell'*iter* nei rapporti con le altre Commissioni, come la nostra Commissione abbia utilizzato il proprio impegno ed il proprio tempo, in una situazione eccezionale e nel rispetto della libertà di opinione di ciascuno, proprio al fine di corrispondere alle attese dell'economia marittima.

Invito, in conclusione, i presentatori a ritirare gli emendamenti presentati, al fine di consentire nella seduta odierna l'approvazione del provvedimento.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei, innanzitutto, esprimere il più vivo apprezzamento per la decisione assunta dalla Presidenza della Camera e dalla Conferenza dei presidenti di gruppo, che ha consentito, in via eccezionale, la prosecuzione e — mi auguro — la conclusione dell'*iter* legislativo di un disegno di legge la cui importanza è nota sia alla maggioranza, sia all'opposizione.

In secondo luogo, rivolgo un caloroso invito ai presentatori affinché valutino la possibilità di ritirare gli emendamenti presentati, anche se mi rendo perfettamente conto della fondatezza e dell'indiscutibile importanza di molti di essi,

volti a migliorare il provvedimento. Peraltro, siamo tutti consapevoli dei tempi strettissimi a disposizione per poter consentire ai nostri cantieri (pubblici e privati, grandi e piccoli) di perfezionare gli ordini già commissionati, vincolati anche all'approvazione di questo disegno di legge. Pertanto, dovremmo evitare in questa sede di proporre modificazioni tali da comportare il riesame del provvedimento da parte del Senato, poiché un allungamento dell'*iter* legislativo non sarebbe compatibile con l'impegno assunto dai cantieri nei confronti dell'industria armatoriale. Mi auguro che l'opposizione accolga questo invito. Tuttavia qualora fossero presentati ordini del giorno volti a dare indirizzi all'amministrazione marittima per l'applicazione di questa legge, esprimerei la mia disponibilità a prenderli in seria considerazione.

Come ho precedentemente dichiarato, il testo approvato dal Senato è stato trasmesso alla Commissione della Comunità europea che ha formulato alcune osservazioni. Comunque, ritengo di poter affermare che, sulla base dei chiarimenti che il Governo è in condizione di dare e qualora il testo in esame fosse approvato da questa Commissione senza ulteriori modifiche, tali osservazioni potranno senz'altro essere superate.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, poiché lei ha detto che questa riunione è stata consentita dalla Conferenza dei capigruppo, gradirei sottolineare che l'iniziativa è partita dalla nostra Commissione. Infatti, indiscutibilmente la volontà di continuare l'esame del provvedimento — senza che ciò costituisca precedente — è emersa in questa Commissione, nonostante la prassi vigente che prevede l'interruzione dei lavori legislativi durante le crisi di governo.

Intendo, quindi, sottolineare la sensibilità e la preoccupazione da noi dimostrate, perché spesso si lamenta lo scarso rendimento dei lavori parlamentari e l'eccessivo prolungamento dell'esame dei provvedimenti da parte della Commissione trasporti.

Il nostro comportamento in questa circostanza smentisce invece tali affermazioni e la nostra iniziativa è tanto più apprezzabile considerato l'andamento della crisi di governo che rischia di prolungarsi, procurando ripercussioni negative sui settori della produzione e dell'occupazione.

PRESIDENTE. Volèvo far presente all'onorevole Baghino e agli altri colleghi che, una volta aperta la crisi di governo, il Presidente del Consiglio dei ministri ha fatto presente al Parlamento ed ai ministri che non avrebbero potuto essere discussi progetti di legge in sede legislativa, conformemente all'ordinaria prassi parlamentare.

La Presidenza della Camera ha chiesto di conoscere la mia opinione sui provvedimenti più importanti, delicati ed urgenti ed io ho fornito un elenco, ponendo al primo posto il disegno di legge in esame, seguito da quello sull'intermodalità.

I gruppi politici istituzionalmente rappresentati nella Conferenza dei capigruppo si sono attivati e la Presidenza della Camera su loro sollecitazione formale ha autorizzato solo per questo provvedimento, in considerazione della sua eccezionale urgenza, la nostra Commissione a proseguire l'esame e la Commissione bilancio ad esprimere il prescritto parere.

Per tutti gli altri provvedimenti iscritti all'ordine del giorno della nostra Commissione dovremo attendere la definizione della crisi di governo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il Governo ha creato la crisi senza preoccuparsi di quanto sarebbe accaduto!

PRESIDENTE. Non è questa la sede per valutazioni del genere. È stata la Commissione, tramite il suo presidente, a chiedere di essere autorizzata a discutere il disegno di legge n. 3500.

Comunico che in data 28 febbraio 1989 la XI Commissione ha espresso parere favorevole, « raccomandando che nel-

l'ingaggio dei lavoratori stranieri siano rispettate le norme legislative e contrattuali che regolano il rapporto di lavoro dei lavoratori italiani ».

Comunico che in data 16 marzo 1989 la X Commissione ha espresso parere favorevole, con le seguenti condizioni:

« che si preveda all'articolo 2 che le agevolazioni previste dal medesimo articolo siano aumentate del 50 per cento e siano riferite a navi merci e/o passeggeri destinate a rotte regolari da e per la Sardegna e da e per la Sicilia per almeno 7 anni, sempre che la società proprietaria abbia la sede legale e l'amministrazione effettiva in dette regioni e le navi abbiano nelle stesse il porto di armamento;

che si preveda all'articolo 9 che il contributo inteso a ridurre gli oneri finanziari possa consistere fino al doppio dell'importo stabilito dal comma 4 del medesimo articolo se riferito a naviglio che dovrà essere utilizzato per almeno 7 anni nelle rotte regolari passeggeri e/o merci da e per la Sardegna e da e per la Sicilia, a condizione che la società proprietaria abbia la sede legale e l'amministrazione effettiva in tali regioni e che nelle stesse sia stabilito il posto di armamento delle navi; e che l'inosservanza anche di una sola delle condizioni previste dall'articolo 2, riguardante i maggiori incentivi per la Sardegna e la Sicilia, comporti la decadenza dei benefici finanziari e l'obbligo della restituzione dei contributi assegnati;

che si preveda che all'articolo 13, comma 1, dopo le parole: "progetti di riconversione industriale", vengano inserite le seguenti: "anche in collegamento con enti pubblici, associazioni cooperative e privati"; e che dopo le parole: "approdi specializzati" si aggiungano le seguenti: "strutture di supporto alle attività connesse con la pesca";

che si preveda all'articolo 27 che il contributo stabilito dal medesimo articolo venga concesso con priorità alle imprese che acquistino navi di bandiera estera da paesi facenti parte della CEE ».

Comunico che in data 19 aprile 1989 la I Commissione ha espresso parere favorevole, con la seguente osservazione:

« si sottolinea l'opportunità di sopprimere l'articolo 27, che prevede contributi a favore delle imprese anche per l'acquisto di navi non nuove di bandiera estera; si invita inoltre la Commissione di merito a valutare l'opportunità di sopprimere gli articoli 28 e 29, relativi alla locazione a stranieri di navi a scafo nudo, in base ai quali possono crearsi condizioni negative per la sicurezza della navigazione e della vita dei marittimi imbarcati ».

Vorrei in particolare richiamare l'attenzione dei colleghi sul parere favorevole espresso il 4 maggio scorso dalla Commissione bilancio, condizionato a che: « le disposizioni contenute negli articoli 13 e 14 siano interpretate come norme meramente programmatiche suscettibili di attuazione soltanto dopo uno specifico finanziamento e che si intenda, altresì, che l'onere derivante dagli sgravi contributivi previsti all'articolo 35 è posto a carico del fondo di cui all'articolo 26 della legge 21 dicembre 1978, n. 845, e all'articolo 3 del decreto legge 17 settembre 1988, n. 408, convertito in legge 12 novembre 1988, n. 492 ».

Poiché tale condizione è contenuta in un parere vincolante, si deve attribuire all'interpretazione proposta dalla V Commissione un'efficacia vincolante in sede interpretativa ed applicativa delle disposizioni richiamate. Comunque, si tratta di una specificazione su cui vi era già stato il consenso del Governo.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ho già avuto modo nella precedente seduta di esprimermi favorevolmente sulla condizione interpretativa recata dal parere della Commissione bilancio e riconfermo oggi questa adesione.

SILVANO RIDI. A nome dei deputati comunisti, aderisco all'invito del relatore e del Governo di ritirare gli emendamenti presentati — alcuni dei quali sottoscritti anche da rappresentanti di altri gruppi politici — che erano ispirati all'esigenza di modificare l'articolato per renderlo più organico rispetto alle finalità da perseguire.

Questo disegno di legge non si propone solo di consentire un sufficiente carico di lavoro ai cantieri, ma prevede anche una riduzione della potenzialità produttiva del settore cantieristico in coerenza con le indicazioni provenienti dalle direttive comunitarie. A tal fine, il provvedimento prevede una congrua riduzione degli organici del settore delle costruzioni navali e prefigura, senza alcun elemento di garanzia, un trattamento di tipo particolare per i lavoratori che dovranno essere allontanati dal processo produttivo. Anche a questo proposito è necessario operare in coerenza con i provvedimenti adottati a favore dei lavoratori di altri settori — mi riferisco specificatamente a quelli del comparto siderurgico — che, in conseguenza dell'applicazione delle direttive comunitarie, sono venuti a trovarsi nelle stesse condizioni. Riteniamo pertanto opportuna e legittima la richiesta che ai lavoratori della cantieristica vengano assicurati trattamenti di tutela analoghi a quelli stabiliti per i lavoratori del settore siderurgico.

Gli emendamenti presentati dai deputati comunisti erano appunto finalizzati al conseguimento di tale obiettivo, nonché ad affrontare due nodi essenziali del provvedimento: il primo è rappresentato dalla questione relativa ai programmi di riconversione industriale miranti alla ripresa economica ed occupazionale; gli articoli 13 e 14 del provvedimento contengono al riguardo indicazioni e proposte definite sotto il profilo del metodo, attraverso le quali si dovrebbe consentire un minimo di reimpiego alla manodopera che viene liberata dal processo produttivo nel comparto delle costruzioni.

La Commissione bilancio, nell'esprimere il proprio parere, ha giustamente

obiettato la mancanza di copertura finanziaria per gli articoli in questione, esprimendosi in senso favorevole — previo sollecito intervento del relatore, del presidente Testa e dei gruppi politici — a condizione che tali articoli fossero interpretati in senso meramente programmatico e che alla loro copertura si provvedesse con uno specifico finanziamento da approvare in sede di legge finanziaria per il 1990.

Il gruppo comunista si ritiene abbastanza soddisfatto della formulazione adottata dalla Commissione bilancio nell'espressione del parere di sua competenza e del fatto che il ministro Prandini abbia ribadito la propria disponibilità a farsi carico dell'impegno di assicurare l'effettivo inserimento, nella prossima legge finanziaria, dei fondi destinati a consentire il reimpiego dei lavoratori della cantieristica.

L'altro nodo centrale in ordine al quale il gruppo comunista aveva presentato proposte emendative concerne il cosiddetto secondo registro. Non abbiamo, come del resto alcuni degli altri gruppi, un atteggiamento preclusivo nei confronti della riduzione delle tabelle di armamento, di cui agli articoli 27 e 28 del provvedimento, in quanto riteniamo che il costo attuale degli equipaggi metta fuori mercato la bandiera e le imprese armatoriali nazionali. Non nutriamo, quindi, alcuna avversione di principio rispetto ad un'operazione che è stata realizzata anche da altri paesi europei. Riteniamo, però, che la questione dovesse essere adeguatamente affrontata in un'ottica europea e comunitaria, tenendo conto delle esigenze derivanti dalla competizione con i paesi emergenti e, soprattutto, con le cosiddette bandiere ombra.

Ad avviso del gruppo comunista, quindi, il problema avrebbe dovuto essere affrontato in maniera diversa, con un'adeguata valutazione delle conseguenze che possono determinarsi. In primo luogo, oltre all'abbattimento, per così dire, delle tabelle di armamento, si consente l'impiego di marittimi stranieri il cui costo è inferiore a quello dei lavoratori italiani, con gli esiti che possono derivarne sotto

il profilo della sicurezza del mare, che rimane un problema aperto: infatti, non tutto l'armamento nazionale si trova attualmente nella condizione di garantire la massima sicurezza.

Un altro aspetto molto delicato è quello dell'eventuale presenza di marittimi stranieri anche nel cabotaggio nazionale che oggi viene ancora, in un certo modo, impedita. Se dovesse affermarsi la tendenza — sostenuta da diversi interessi — ad impiegare personale straniero anche nelle operazioni di carico e scarico delle merci e dei veicoli sulle navi addette al cabotaggio tra i diversi porti nazionali, insorgerebbero ulteriori, complessi problemi.

Il nostro gruppo avrebbe preferito che questa materia — delicata ed « esplosiva » per le implicazioni che comporta — venisse affrontata con un maggiore approfondimento e dopo un più ampio confronto, proprio in quanto abbiamo l'impressione che il tema del secondo registro, così come è stato introdotto e preso in considerazione, possa produrre esiti negativi.

L'esigenza di giungere ad una rapida approvazione del provvedimento per impedire che i cantieri navali perdano gli ordinativi ricevuti, ci ha indotti a favorire quanto possibile un celere svolgimento dell'*iter* del disegno di legge ed a ritirare tutti gli emendamenti presentati. Il nostro atteggiamento è coerente con lo spirito della deroga eccezionalmente concessa dalla Conferenza dei capigruppo (su sollecitazione del presidente e di tutti i gruppi) all'ordinaria prassi parlamentare, che sarebbe stata vanificata da un allungamento dei tempi del dibattito.

Pertanto, nonostante il ritiro degli emendamenti presentati, reiteriamo l'invito al Governo ad evitare che le norme sulle quali erano state presentate proposte di modifica (mi riferisco in particolare agli articoli 27 e 28) siano applicate, una volta divenute legge dello Stato, in modo da provocare un totale stravolgimento del settore. Si tratta di una richiesta che deve essere interpretata come un « patto tra gentiluomini » (abuso spesso di questa

espressione, anche se non è gradita al presidente), affinché il Governo operi con oculatezza ed impedisca un impiego selvaggio dei marittimi stranieri solo perché richiedono un salario inferiore a quello dei lavoratori italiani. È necessario, quindi, evitare che a marittimi marocchini, greci, thailandesi o filippini vengano affidate nei porti e nel cabotaggio quelle operazioni che invece devono competere alle maestranze nazionali.

In seguito, si tratterà di affrontare il nodo della portualità e della gestione portuale in relazione alle compagnie di imprese ed alle società di gestione.

Al di là delle assicurazioni date in ordine agli «ammortizzatori sociali», chiediamo al Governo che anche su questa parte — che non è possibile codificare nel disegno di legge in esame — vi sia la stessa sensibilità da noi dimostrata nel consentire oggi l'approvazione del provvedimento n. 3500.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, desidero esprimere apprezzamento per la posizione responsabile manifestata dal collega Ridi a nome del gruppo comunista. Una posizione che tiene conto sia delle preoccupazioni evidenziate, sia delle esigenze oggettive avvertite dalla cantieristica nazionale per le quali si impone l'adozione di un provvedimento atteso da tempo, su cui purtroppo si sono accumulati consistenti ritardi.

Alcuni degli emendamenti presentati dal gruppo comunista sono stati sottoscritti anche dalla parte politica alla quale appartengo: mi riferisco particolarmente a quelli relativi al prepensionamento ed a quelli concernenti i processi di riconversione industriale. Anche a noi, infatti, è apparsa abbastanza discutibile la mancata introduzione nel testo di una normativa finalizzata alla realizzazione dell'omogeneità di trattamento tra questo settore e quello siderurgico, com'è avvenuto peraltro in passato, al fine di fronteggiare le preoccupazioni manifestate in Commissione nel corso degli incontri con i rappresentanti delle organizzazioni sin-

dacali e dell'industria armatoriale e cantieristica.

Oggi la Commissione procederà all'approvazione del disegno di legge n. 3500: tuttavia, poiché riteniamo sbagliato concluderne l'iter senza un giudizio di merito sulla complessa vicenda, auspichiamo che si arrivi, possibilmente in modo unitario, all'adozione di un ordine del giorno impegnativo per il Governo, che ricalchi le preoccupazioni delle quali ci siamo fatti carico con le rappresentanze sindacali.

MAURO SANGUINETI. Signor presidente, desidero intervenire per manifestare l'apprezzamento del gruppo socialista per la posizione assunta dall'esecutivo — ed illustrata dal ministro della marina mercantile — sia per quanto riguarda i contenuti del provvedimento, sia per le assicurazioni fornite in relazione ai problemi, tuttora aperti, che rappresentano il patrimonio comune di tutte le forze politiche. Tra l'altro, qualora si intendesse svolgere su di essi un approfondimento, credo si dovrebbe chiedere al Governo qualcosa di più rispetto a quanto non sia stato fatto finora: in altri termini, un'attenta vigilanza ed una maggiore incentivazione per la cantieristica pubblica, al fine di accrescerne la produttività, l'efficienza e la competitività sui mercati nazionali ed internazionali ed anche per evitare l'utilizzo dei fondi unicamente in funzione di «tampone» per le difficoltà finanziarie della Fincantieri oltre che della stessa industria cantieristica. Ho formulato questa premessa in quanto credo che pur essendo limitate le competenze attribuite al ministro della marina mercantile (più competente dovrebbe essere, infatti, il responsabile delle partecipazioni statali) un indirizzo può essere dato.

Inoltre, intendo dissociarmi dal rituale degli emendamenti: vorrei che ciò risultasse chiaro e gradirei anche un pronunciamento del Governo. Ho l'impressione, infatti, che non si perda occasione per compiere azioni che «lasciano il tempo che trovano». Un emendamento non si nega a nessuno, esattamente come si fa

con il caffè! Se il problema fosse stato costituito dalla presentazione di emendamenti, credo che tutte le forze politiche avrebbero potuto formalizzarne, ma questo non rappresenta un contributo per portare avanti con determinazione, chiarezza e convinzione il provvedimento al nostro esame, fermo alla Camera da parecchie settimane, per non dire da mesi, sul quale si sono registrate discussioni di merito nella Commissione bilancio con atteggiamenti diversificati delle varie parti politiche. Voglio affermarlo in questa sede: i santi si trovano in paradiso, non sulla terra!

Da questo punto di vista, noi socialisti siamo coerenti e voteremo la legge senza aver presentato emendamenti perché li consideriamo pleonastici. Vorrei che questa dichiarazione rimanesse sul piano politico, anzi fosse recepita dal Governo ed oggetto di una smentita o di una valutazione, per avere un elemento di chiarezza.

SILVANO RIDI. Poiché veniamo accusati di recitare, devo rispondere al collega Sanguineti che, invece di andare a spasso per l'Italia, dovrebbe stare in Commissione!

MAURO SANGUINETI. Vorrei pregarla, onorevole Ridi, di moderare i termini. Chi va a spasso per l'Italia è lei e, mi pare, anche con scarsi risultati!

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, sarebbe stata vana la richiesta di effettuare la seduta della Commissione in sede legislativa, nonostante la crisi di governo, così come sarebbe stato vano il nostro senso di responsabilità rispetto alla responsabilità di chi ha provocato la crisi, se non avessimo avuto presenti le esigenze da più parti manifestate.

Ciò non toglie che rimangono alcune preoccupazioni sul testo all'esame della Commissione, tant'è che anche il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, al quale appartengo, aveva sottoscritto taluni emendamenti. Tuttavia, alla luce dell'urgenza di pervenire all'approva-

zione del provvedimento, aderiamo alla decisione di ritirarli assunta dal primo firmatario delle proposte emendative, anche se riteniamo che la legge non sia perfetta. Mi riferisco particolarmente all'articolo 1, comma 3, laddove si escludono taluni tipi di costruzioni; agli articoli 14 e 15, il cui contenuto sarà oggetto di un ordine del giorno, nonché all'articolo 27 e seguenti. Comunque, voglio ribadirlo, saremo coerenti rispetto alla richiesta di svolgere la riunione della Commissione ed anche rispetto a quanto è stato da tutti sostenuto, perché sono ben note le difficoltà che incontrerebbero gli stessi costruttori ove ritardassimo ulteriormente l'approvazione del disegno di legge. La nostra sensibilità non può trasformarsi in una sceneggiata, per poi ritirarci in buon ordine. La nostra decisione scaturisce dalle preoccupazioni relative alla cantieristica, le cui esigenze sono sempre più evidenti: quindi, responsabilmente, pur permanendo le riserve relative al prepensionamento, accettiamo anche gli articoli relativi ad attività non strettamente inerenti a quella fondamentale.

Ad ogni modo rimangono — ripeto — le nostre perplessità e ci auguriamo che attraverso i provvedimenti successivi sia possibile, anche con la vigilanza del ministro, correggere queste situazioni negative.

Siamo di fronte ad un'alternativa: o prendiamo atto responsabilmente della situazione esistente e quindi esaminiamo il provvedimento nel suo complesso, oppure non riconosciamo valide le profonde preoccupazioni relative all'occupazione, alla produzione, al rispetto della direttiva comunitaria, ed allora dobbiamo ribadire per ciascun articolo le nostre critiche e le nostre osservazioni, ma in questo caso dovremmo spiegare perché abbiamo voluto a tutti i costi trattare oggi la questione.

Sono queste le ragioni per le quali aderiamo all'invito di ritirare gli emendamenti. Credo, infine, che l'ordine del giorno che verrà presentato sia conforme a quanto noi vogliamo segnalare al ministro perché tenga presenti alcune situa-

zioni critiche. Non intendiamo assumere iniziative che complicherebbero la situazione; preferiamo rimanere sereni nella consapevolezza che, per migliorare le condizioni della cantieristica, non abbiamo commesso errori maggiori.

MARIO CHELLA. Signor presidente, prima di entrare nel merito del provvedimento al nostro esame vorrei effettuare in premessa alcune precisazioni in ordine al resoconto sommario della seduta del 10 maggio scorso che non corrisponde, per una parte non secondaria, a quanto da me espresso. Mi rendo conto che molto spesso nella nostra Commissione vi è un « chiacchiericcio » diffuso che indubbiamente disturba i funzionari preposti alla stesura del resoconto sommario; tuttavia, gradirei che il mio intervento venisse opportunamente corretto.

Credo, infatti, che nessuno possa non aver compreso che il mio riferimento ad una imprenditoria sostanzialmente parassitaria rispetto allo Stato era rivolto non all'industria cantieristica, ma a quella armatoriale, da lungo tempo abituata ad una politica assistenziale. Inoltre, non ho affatto detto che il cosiddetto Renaval non risulta « adeguatamente » finanziato, ma ho chiesto proprio un finanziamento, sia pur minimo. Infine, per quanto riguarda la questione dei prepensionamenti, ho dato atto al Governo di aver inserito una normativa sostanzialmente soddisfacente all'interno del disegno di legge di riforma del mercato del lavoro (che non so quando sarà varato, mi auguro presto), ma ho anche affermato che il gruppo comunista auspica che tale meccanismo, in analogia a quanto avvenuto per la siderurgia pubblica, venga inserito all'interno del provvedimento relativo al finanziamento dell'industria cantieristica, e mi pare che ciò non risulti nel resoconto sommario.

Credo si tratti di tre concetti elementari, chiari a tutti, che intendo ribadire poiché non sono stati riportati in questi termini.

Per quanto concerne la discussione in corso, devo ribadire che il gruppo comu-

nista ha presentato pochi emendamenti, del tutto coerenti con le posizioni più volte illustrate, non intendendo affatto manifestare atteggiamenti pleonastici. Non si tratta di sceneggiate (queste le fanno altri), poiché ciò non rientra nel nostro costume politico. Certamente ci troviamo di fronte a consistenti ritardi nell'approvazione del provvedimento in esame, per i quali l'opposizione non è minimamente corresponsabile. Tutti sanno che i ritardi sono dovuti ai tempi di presentazione del disegno di legge da parte del Governo ed a beghe interne alla maggioranza che hanno bloccato il provvedimento in Commissione bilancio fino ai primi giorni di maggio. Ci troviamo, inoltre, di fronte a gravi ritardi nell'applicazione della VI direttiva comunitaria che possono pregiudicare la sopravvivenza stessa della cantieristica nazionale. È questo il motivo che ci spinge, al di sopra di ogni altra considerazione, a ritirare gli emendamenti. Si tratta di un grande atto di responsabilità ed irresponsabili si rivelerebbero le parole dell'onorevole Sanguineti, secondo le quali si sarebbe trattato quasi di una pura e semplice sceneggiata.

MAURO SANGUINETI. Irresponsabile sarà lei !

MARIO CHELLA. Abbiamo visto molto di rado l'onorevole Sanguineti in questa Commissione quando si è discusso del provvedimento relativo alla cantieristica, come ha giustamente sottolineato l'onorevole Ridi. Abbiamo tenuto diverse riunioni, ma a poche di esse l'onorevole Sanguineti ha partecipato: evidentemente una parte gli deve essere sfuggita !

MAURO SANGUINETI. Infatti ero favorevole al provvedimento del Governo e non ho presentato emendamenti.

MARIO CHELLA. Condivido pienamente le affermazioni espresse con molta chiarezza dal collega Ridi, alle quali vorrei soltanto aggiungere un'altra considerazione in riferimento ad alcuni articoli del

disegno di legge in discussione sui quali nutriamo preoccupazione per il contenzioso che rischiano di aprire con la CEE. Mi riferisco, per esempio, al comma 3 dell'articolo 2.

Per quanto riguarda, inoltre, la questione della bandiera ombra, noi ritenevamo, e riteniamo tuttora, possibili misure ben diverse da quelle adottate dal Governo in questo disegno di legge. Era infatti possibile, e ci auguriamo lo sia sempre, eliminare questa sorta di doppio registro costituito dal combinato disposto degli articoli 28 e 29 del provvedimento, per introdurre eventualmente misure di ulteriore defiscalizzazione che consentano di abbattere il costo dell'equipaggio.

Questo è possibile farlo e non comporterebbe risultati per quanto riguarda il costo degli equipaggi, analoghi a quelli previsti da questo disegno di legge che tende ad introdurre una sorta di moderna « tratta degli schiavi » a bordo delle nostre navi.

Non ho altro da aggiungere, perché mi sembra che la nostra posizione sia oltremodo chiara.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero anzitutto ringraziare le forze di opposizione per la disponibilità che hanno dimostrato nell'accogliere l'invito a ritirare gli emendamenti presentati. Credo che questo atteggiamento sia apprezzato da tutte le forze della maggioranza in quanto è unanime la preoccupazione di procedere speditamente all'approvazione di questo disegno di legge che non ha certo la presunzione di essere perfetto — niente di quello che facciamo lo è — ma, sicuramente, mi sia consentito sottolineare questo aspetto, costituisce il miglior testo che poteva essere elaborato in attuazione della VI direttiva comunitaria. Tanto è vero che la CEE, salvo alcuni rilievi che riteniamo marginali, ha mostrato di condividere sostanzialmente l'impostazione da noi scelta. Infatti, l'orientamento del Governo è sempre stato quello di consentire la più ampia possibilità di accesso ai finanziamenti

al fine di garantire un adeguato sostegno all'occupazione.

Nel momento in cui si assiste da parte di tutta la Commissione ad una rincorsa a sottoscrivere gli emendamenti anche quando essi vengono ritirati, traspare un orientamento unanime affinché la « pace sociale », messa in discussione con queste misure, venga tempestivamente ristabilita.

Assicuro il mio impegno, che del resto non è mancato in precedenza, affinché questa giusta aspirazione trovi risposte soddisfacenti, grazie anche alla collaborazione concreta del ministro Formica che si è prontamente attivato, dopo l'audizione svolta presso questa Commissione, insieme con me e con il collega Fracanzani.

Conosciamo i tempi dell'attività parlamentare ed in parte posso anche accettare il rilievo implicito mosso dall'onorevole Baghino, al quale ricorderei che una rondine non fa primavera e forse qui siamo nel caso della rondine...

CESCO GIULIO BAGHINO. Le rondini non sono mai sole!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. I tempi sono quelli che sono e purtroppo la volontà degli uomini e dei parlamentari non sempre riesce, in un sistema improntato alla « lentocrazia », a procedere speditamente verso gli obiettivi di riforma che si vorrebbero perseguire.

Vorrei tranquillizzare i colleghi che hanno inteso sottolineare i problemi posti dall'articolo 27 e seguenti, nel senso che in quella sede viene prevista una commissione che, certamente, non svolgerà semplicemente un ruolo notarile. Ieri ho avuto un colloquio con le organizzazioni sindacali e vorrei far rilevare a chi usa spesso un linguaggio colorito — che poi qualche altro parlamentare vuole riecheggiare, anche se le imitazioni non sono mai apprezzabili come gli originali — che il sindacato stesso prende atto che per alcune mansioni del lavoro marittimo già oggi non vi è alcuna disponibilità di manodopera nazionale.

Sottolineo anche che lunedì 5 giugno si avvierà, a livello di Consiglio dei ministri comunitario, la discussione sulle misure relative al settore dei trasporti, in particolare di quelli marittimi. In quella sede ci batteremo affinché emerga una politica comunitaria che si muova in direzione di quanto auspicato dal sindacato.

Il contenuto di questo disegno di legge ha ricevuto il consenso sindacale e non è il frutto delle sole sollecitazioni del mondo imprenditoriale. Comunque, vi sarà sempre un controllo del sindacato sulla gestione di questo provvedimento e per quanto riguarda il Governo mi farò parte diligente per rispondere in ogni occasione, nel caso in cui dovessero avvenire fatti tali da suscitare perplessità in sede parlamentare.

Voglio anche rispondere alla sottolineatura dell'onorevole Ridi sul problema della sicurezza. Proprio ieri ho detto al sindacato che laddove esistano preoccupazioni per singole navi esse mi dovranno essere tempestivamente segnalate, in modo che il ministero possa attivarsi per controllare l'esistenza di tutte le garanzie per la sicurezza del lavoro sulle navi battenti bandiera italiana.

Anche su questa parte, che è sicuramente tra le più innovative del disegno di legge in esame, voglio assicurare che vi sarà una gestione ed un controllo in piena sintonia con le organizzazioni sindacali e che il Governo sarà sempre pronto a riferire in Parlamento su qualsiasi problema relativo al provvedimento.

ISAIA GASPAROTTO. Forse non ho compreso bene il riferimento ai prepensionamenti anticipati a cinquant'anni. Vorrei dal ministro un ulteriore chiarimento ed un impegno a nome del Governo.

Il Governo, tramite il ministro Formica, aveva assunto l'impegno di inserire tale misura nel disegno di legge di riforma del mercato del lavoro all'esame della Commissione lavoro in sede referente e di cui quella Commissione ha richiesto il trasferimento in sede legisla-

tiva, che, con ogni probabilità, non verrà concesso durante la crisi di governo.

Poiché il 6 giugno decadrà il decreto-legge n. 119, riguardante la GEPI ed i problemi della siderurgia e della cassa integrazione, sarebbe importante che il Governo si impegnasse affinché in sede di reiterazione di quel decreto si inserissero anche le norme relative ai lavoratori del settore cantieristico che non è stato possibile introdurre nel provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Forse a lei è sfuggito che dall'audizione dei ministri delle partecipazioni statali, del lavoro e della marina mercantile abbiamo tratto il convincimento che questa materia debba essere affrontata in modo unitario, per una ragione di merito, insieme alla questione della riforma della Cassa integrazione ed alla normativa all'esame della Commissione lavoro, sulla quale il ministro Formica ha assunto precisi impegni.

ISAIA GASPAROTTO. È sufficiente un impegno del ministro in modo tale che, alla scadenza del decreto-legge e nel momento in cui esso sarà reiterato, questa parte possa divenire immediatamente operante.

SILVANO RIDI. Desidero aggiungere che l'ipotesi del collega Gasparotto è già stata formulata in sede di Commissione lavoro proprio per evitare una possibilità che il ministro ben conosce, ossia che nel quadro di una legge di carattere generale, avente ad oggetto una pluralità di soggetti, per la Commissione diventi difficilmente gestibile un'impostazione diversificata tra le diverse categorie interessate. Anche la stessa Commissione lavoro ha prospettato l'ipotesi che quell'articolo B sia stralciato ed inserito nel decreto.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero ringraziare l'onorevole Ridi, ma soprattutto il presidente, per avere richiamato il lavoro svolto in precedenza, rinnovando l'apprezzamento al ministro Formica che si è

fatto tempestivamente carico delle sollecitazioni avanzate.

Voglio assicurare l'onorevole Gasparotto che da parte mia, in qualità di ministro della marina mercantile, vi è la piena disponibilità ad affrontare il problema. Devo tuttavia precisare che le questioni in esame rientrano in larga misura nella competenza del ministro Formica, che dovrà individuare le adeguate soluzioni nell'ambito della riforma in corso.

Questa mattina a Palazzo Chigi si è tenuta una riunione in previsione della reiterazione del decreto, nella quale sono stati sostenuti, per quanto riguarda l'amministrazione della marina mercantile, gli orientamenti deliberati in questa Commissione.

PRESIDENTE. Anche per quanto attiene alla specificità della categoria dei dipendenti del settore cantieristico, non è possibile riaprire la discussione.

CARLO D'AMATO. È importante, però, che agli atti risulti l'assunzione di un impegno formale da parte del ministro.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro della marina mercantile. È sufficiente che le mie dichiarazioni vengano verbalizzate una sola volta, non posso essere costretto a ripeterle in più occasioni.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché agli articoli da 1 a 12 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

**TITOLO I
INTERVENTI RELATIVI
ALL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA
ED ALL'ARMAMENTO**

ART. 1.

1. Le disposizioni del presente titolo sono intese a favorire il completamento del processo di ristrutturazione e raziona-

lizzazione dell'industria navalmeccanica in base alle linee programmatiche di cui all'articolo 1 della legge 22 marzo 1985, n. 111, e a dare attuazione alla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 167 del 26 gennaio 1987 concernente gli aiuti alla costruzione navale, di seguito denominata « Direttiva CEE ».

2. Gli aiuti previsti nel presente titolo si riferiscono a lavori di costruzione delle unità a scafo metallico o realizzato con materiali a tecnologia avanzata e relative pertinenze, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore alle 100 tonnellate;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore e draghe semoventi di stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate.

3. Sono escluse le costruzioni militari, da diporto, quelle effettuate per conto dello Stato nonché le unità abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade.

4. Gli aiuti di cui al comma 2 si riferiscono altresì a lavori di trasformazione, modificazione e grande riparazione navale riguardanti navi di cui alle lettere a) e b) del comma 2, non inferiori alle 1.000 tonnellate di stazza, purché i lavori eseguiti comportino modifica radicale del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione o delle cabine e servizi per passeggeri.

5. Gli aiuti di cui al comma 2 possono riferirsi altresì a lavori di costruzione, di trasformazione, modificazione e grande riparazione di galleggianti di stazza lorda non inferiore alle 1.000 tonnellate, bacini galleggianti, costruzioni di interesse energetico, costruzioni anti-inquinamento, unità ad alta tecnologia, unità per ricerche e per lavori in mare, nonché relative pertinenze, compresi i moduli abitativi, tutti di stazza lorda non inferiore alle 100 tonnellate o di peso non inferiore alle 100 tonnellate nel caso in cui non possa farsi riferimento alla stazza.

6. Gli aiuti di cui al presente titolo non sono cumulabili con altre provvidenze aventi analoghe finalità.

(È approvato).

ART. 2.

1. Per le nuove costruzioni delle navi complete e per i lavori e le unità di cui all'articolo 1, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di costruzione navale nazionali, per i contratti di costruzione stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990, un contributo calcolato sul valore contrattuale prima dell'aiuto, comprese eventuali aggiunte o varianti di data certa anteriore a quella di ultimazione della costruzione, pari al 28 per cento per gli anni 1987 e 1988. La predetta percentuale è ridotta al 20 per cento per le commesse relative a nuove costruzioni di valore inferiore ai 6 milioni di ECU.

2. Per gli anni 1989 e 1990, il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 4, paragrafo 3, della Direttiva CEE, stabilisce eventuali variazioni alle aliquote di contribuzione previste nel comma 1.

3. Il Ministro della marina mercantile può stabilire, con proprio decreto, le aliquote del contributo fino al massimo del 28 per cento anche per le commesse inferiori ai 6 milioni di ECU, nei casi di:

a) proposte di commesse per le quali le imprese di costruzione navale nazionali vengano a trovarsi in concorrenza con cantieri di paesi terzi;

b) proposte di commesse per le quali le imprese di costruzione navale nazionali vengano a trovarsi in concorrenza con imprese di paesi comunitari i quali applichino aiuti più elevati rispetto a quelli previsti dal comma 1;

c) commesse per la costruzione di navi destinate al traffico di cabotaggio.

4. Qualora la Commissione delle Comunità economiche europee richieda la

notifica preventiva delle proposte di singoli aiuti ai sensi del paragrafo 5 dell'articolo 4 della Direttiva CEE, la concessione dell'aiuto è sospesa fino all'autorizzazione della Commissione e sono sospesi i termini previsti per lo stesso aiuto.

5. Il Ministro della marina mercantile può stabilire, con proprio decreto, aliquote di contributo superiori a quelle indicate nel presente articolo per le commesse provenienti da paesi in via di sviluppo, sempre che ricorrano le condizioni previste dall'articolo 4, paragrafo 7, della Direttiva CEE. Le singole proposte di aiuto sono previamente notificate alla Commissione delle Comunità economiche europee per la verifica della specifica componente « sviluppo » dell'aiuto proposto e della conformità dello stesso con le condizioni stabilite dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), richiamate dall'articolo 4, paragrafo 7, della Direttiva CEE.

6. Il contributo di cui al comma 1 è concesso anche per lavori di trasformazione e modificazione navale iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990. Non si applica per detti lavori la riduzione prevista per le costruzioni di valore inferiore a 6 milioni di ECU.

7. Ai contratti di costruzione sono assimilate, ai fini della concessione dei contributi di cui al comma 1, le dichiarazioni di costruzione in proprio dell'impresa di costruzione navale, purché la data di inizio dei lavori ricada nel periodo indicato nel predetto comma 1. In tale caso le aliquote si calcolano sul valore dichiarato dall'impresa con riferimento all'anno di inizio dei lavori.

8. Il contributo è riferito alla data di stipulazione del contratto di costruzione o, in assenza di contratto e nel caso di trasformazione e modificazione navale, alla data di inizio dei lavori.

9. Il calcolo per riferire il contributo alla data del contratto o di inizio dei lavori, ai sensi del presente articolo, è effettuato in sede di liquidazione finale, tenendo conto dei tempi con cui il contributo stesso è effettivamente corrisposto,

sulla base del tasso commerciale e per un periodo non superiore a trenta mesi.

10. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 44.600 milioni per l'anno 1989, di lire 83.000 milioni per l'anno 1990 e di lire 222.000 milioni per l'anno 1991.

(È approvato).

ART. 3.

1. La domanda di concessione del contributo di cui all'articolo 2 deve essere presentata al Ministero della marina mercantile entro quindici giorni dalla data in cui è stato stipulato il contratto di costruzione o, in assenza di contratto, dalla data della dichiarazione di costruzione in proprio e deve indicare:

a) il tipo e le caratteristiche tecniche della costruzione;

b) la data di inizio dei lavori di costruzione e la presunta durata dei medesimi;

c) il prezzo della costruzione;

d) il committente e l'eventuale clausola di revisione prezzo o il valore dichiarato dal cantiere nei termini di cui al comma 7 dell'articolo 2.

(È approvato).

ART. 4.

1. Le costruzioni per le quali sia stata chiesta la concessione del contributo di cui all'articolo 2 devono essere iniziate entro diciotto mesi dalla stipula del contratto o dalla data della dichiarazione di costruzione ed essere ultimate entro trenta mesi dal loro inizio.

2. Ove il contratto preveda la costruzione di più navi dello stesso tipo, i termini di cui al comma 1 sono prorogati di dodici mesi limitatamente alla costruzione della seconda nave e di ulteriori sei mesi per la costruzione della terza.

3. Le trasformazioni e modificazioni navali devono essere ultimate entro ventiquattro mesi dal loro inizio.

4. I termini di cui ai commi precedenti possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile, ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che ragioni di ordine tecnico relative alle caratteristiche dell'unità ovvero esigenze organizzative e programmatiche del cantiere o dell'impresa, ovvero ancora circostanze non imputabili all'impresa beneficiaria del contributo rendono necessaria tale proroga.

5. Salvo quanto disposto dal comma 4, il mancato inizio dei lavori nei termini di cui al comma 1 determina l'inaccogliabilità della domanda di contributo; l'inservanza del termine di ultimazione dei lavori determina la decadenza dal contributo.

6. Le navi di nuova costruzione per conto di armatori nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

7. Tutte le navi nazionali devono avere inoltre livello di costruzione e di equipaggiamento conforme alle regole delle convenzioni internazionali e leggi dello Stato sulla sicurezza della vita umana in mare e sulla protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti da navi. Tale conformità è verificata dal Registro italiano navale cui compete l'esecuzione degli accertamenti ai fini dell'emissione dei certificati di legge. Sugli oneri per le verifiche suddette, il Ministro della marina mercantile può concedere, dietro presentazione delle fatture emesse a tale titolo dal Registro italiano navale, ai cantieri nazionali per le nuove costruzioni ed agli armatori per le navi nazionali in esercizio un contributo nella misura non superiore al 70 per cento, stabilita annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile.

8. Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realiz-

zazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

9. Le prove suddette possono essere omesse per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

10. Per le finalità di cui al comma 7 è autorizzata la spesa di lire 8.000 milioni per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991.

(È approvato).

ART. 5.

1. In corrispondenza del 25, del 50 e del 75 per cento dell'avanzamento globale della costruzione possono essere corrisposti tre anticipi ciascuno uguale al 25 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui all'articolo 2.

2. Dopo l'inizio dei lavori di costruzione per le unità commesse o successivamente al contratto di prima vendita per le costruzioni iniziate in proprio, indipendentemente dall'avanzamento globale della costruzione, qualora venga prestata idonea fidejussione bancaria o assicurativa, può essere corrisposto un anticipo fino al 75 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui all'articolo 2.

3. A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile accerta il prezzo contrattuale comprensivo dell'eventuale revisione di questo o, in assenza di contratto, del prezzo dichiarato dal cantiere, eventualmente aggiornato al momento dell'ultimazione della costruzione.

4. La liquidazione definitiva del contributo è disposta, in base ai risultati degli accertamenti di cui al comma 3, con decreto del Ministro della marina mercantile, con il quale è modificato l'importo indicato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 2.

5. Qualora il contributo indicato nel provvedimento di concessione risulti, rispetto a quello da liquidare, superiore del 15 per cento, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza fra il doppio del-

l'ammontare dello stesso, calcolato a lavori ultimati, e l'85 per cento di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai lavori di trasformazione e modificazione navale.

(È approvato).

ART. 6.

1. Alle imprese di costruzione e di riparazione navale le quali, in conformità alle indicazioni contenute nel capo III della Direttiva CEE, effettuano nel periodo 1° gennaio 1987 - 31 dicembre 1990 investimenti atti a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva, a razionalizzare l'assetto impiantistico o a migliorare le condizioni di lavoro sotto l'aspetto sanitario, di sicurezza ed ambientale, senza aumento di produzione, tenendo anche conto delle riduzioni di capacità già effettuate nel periodo 1984-1986 ed in conformità ai piani approvati dal Ministero della marina mercantile, può essere concesso un contributo pari al 40 per cento dell'investimento.

2. Sono altresì ammesse al contributo, nella misura dell'80 per cento dei relativi importi, le spese di ammodernamento e di manutenzione straordinaria dei bacini di carenaggio, delle banchine di accosto e delle infrastrutture aziendali e comuni di cui sono proprietarie o concessionarie le imprese o enti di cui al comma 1 o le società e/o enti dagli stessi controllati o agli stessi collegati ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, in conformità a piani di investimento specifici.

3. Sulla base degli specifici piani di investimento di cui al comma 2, sono ammessi ad accedere a detto contributo, sia direttamente sia attraverso società appositamente costituite ai sensi del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, anche gli enti portuali nel cui ambito demaniale operino complessi cantieristici e di riparazione navale la cui attività sia disciplinata in

base a regolamenti emanati dagli enti medesimi.

4. I piani di cui ai precedenti commi sono approvati con decreto del Ministro della marina mercantile.

5. Sono ammessi al contributo anche gli investimenti effettuati con il ricorso al sistema della locazione finanziaria.

6. Le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1992.

7. Il termine di ultimazione delle iniziative ammesse a contributo può essere prorogato fino ad un anno ove ne sia fatta richiesta, sempreché la mancata ultimazione sia dovuta a cause non imputabili al beneficiario ovvero a sopravvenute ragioni di carattere tecnico.

8. Al raggiungimento del 50 per cento della spesa per l'investimento ammesso ai sensi del presente articolo possono essere concessi anticipi sul contributo, previa presentazione di garanzia fidejussoria d'importo pari agli anticipi stessi.

9. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 7.000 milioni per l'anno 1989 e lire 20.000 milioni per ciascuno degli anni 1990 e 1991.

(È approvato).

ART. 7.

1. Alle imprese di demolizione navale può essere concesso un contributo per gli anni 1987 e 1988 pari a lire 35.000 per tonnellata di stazza lorda compensata convenzionale demolita, diminuito a lire 30.000 per l'anno 1989; a lire 25.000 per l'anno 1990; a lire 20.000 per l'anno 1991. I contributi concessi sono riferiti a lavori iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1991.

2. Ai fini della determinazione del contributo di cui al comma 1, il tonnellaggio di stazza lorda compensata convenzionale è calcolato moltiplicando il tonnellaggio di stazza lorda per i coefficienti che saranno stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile con riferimento alle navi stazzate secondo la

normativa nazionale o a quelle stazzate in conformità della Convenzione di Londra del 23 giugno 1969, ratificata e resa esecutiva con legge 22 ottobre 1973, n. 958.

3. Quando, nell'ambito della stessa categoria tipologica, il calcolo effettuato secondo le modalità di cui al comma 2 dà luogo ad un valore più basso di quello massimo della classe di tonnellaggio immediatamente inferiore, il tonnellaggio di stazza lorda compensata convenzionale è considerato pari al valore più elevato. La cifra ottenuta è arrotondata all'unità per difetto o per eccesso.

4. Sono ammissibili al contributo i lavori concernenti:

a) navi mercantili non inferiori alle 1.000 TSLC;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 HP se inferiori alle 1.000 TSLC.

5. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 9.000 milioni per l'anno 1989, e di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni 1990 e 1991.

(È approvato).

ART. 8.

1. Le imprese iscritte negli albi speciali delle imprese di costruzione, di riparazione, di demolizione navale di cui all'articolo 19 hanno diritto ai contributi di cui alla presente legge a decorrere dalla data, successiva al 1° gennaio 1987, in cui hanno acquisito i requisiti per l'iscrizione.

2. Fino all'iscrizione negli albi speciali di cui al comma 1, sono comunque ammesse ai contributi previsti dalla presente legge le imprese di costruzione ammissibili in base alle disposizioni del decreto del Ministro della marina mercantile del 18 novembre 1985, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 1986, nonché le imprese di demolizione navale che abbiano svolto con continuità attività

produttiva dal 31 dicembre 1975 al 1° gennaio 1987, e le imprese di riparazione in effettivo esercizio al 31 dicembre 1975 ed in attività alla data di entrata in vigore della presente legge, le quali alla stessa data del 31 dicembre 1975 erano in possesso dei requisiti minimi di cui alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 10.

3. Ai fini anzidetti non hanno rilevanza la modifica della ragione sociale o il subingresso di società diverse, purché aventi come oggetto sociale quello della costruzione, della riparazione o della demolizione di navi e/o galleggianti in genere.

4. Sono escluse dai benefici di cui all'articolo 2, le imprese alle quali sia stato concesso il contributo di cui al titolo III della legge 4 gennaio 1968, n. 19, per la conversione dell'attività di costruzione navale, salvo che si tratti del tipo di produzione di cui al comma 5 dell'articolo 1.

5. I contributi di cui all'articolo 2 non possono essere accordati, con riferimento a contratti per nuove costruzioni stipulati negli anni 1987-1988, alle imprese di costruzione navale classificate come cantieri medi e minori ai sensi del decreto ministeriale di cui al comma 2 del presente articolo che non abbiano completato la ristrutturazione e l'adeguamento della capacità produttiva secondo le disposizioni della Direttiva CEE n. 81/363 sugli aiuti alla costruzione navale.

6. Qualora le iniziative portate a termine da parte delle imprese di cui al comma 5 sulla base di contratti stipulati durante gli anni 1987-1988 non risultino superiori, complessivamente, alle 30.000 TSLC annue, esse saranno sottoposte all'esame della Commissione delle Comunità economiche europee e potranno essere ammesse al contributo di cui all'articolo 2 subordinatamente all'assenso dei predetti organi comunitari.

(È approvato).

ART. 9.

1. Per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grande ri-

parazione delle unità di cui all'articolo 1 effettuati nei cantieri nazionali o dei paesi membri delle Comunità europee, il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione un contributo inteso a ridurre i relativi oneri finanziari.

2. Il contributo di cui al comma 1 è inteso ad allineare le condizioni praticate dagli enti creditizi nazionali a quelle conformi alla risoluzione del Consiglio dell'OCSE del 3 agosto 1981 (accordo sui crediti all'esportazione di navi) e successive modifiche, di seguito denominata « accordo OCSE ».

3. Il contributo è ragguagliato al prezzo contrattuale dell'opera, comprensivo dell'eventuale revisione e delle aggiunte e/o varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione dei lavori o, in assenza di contratto, al prezzo dichiarato dal cantiere ed è concesso ad iniziative per le quali i relativi contratti siano stati stipulati successivamente al 1° gennaio 1987 ovvero per le quali, in assenza di contratto, i relativi lavori abbiano avuto inizio da tale data.

4. L'importo del contributo non può essere superiore alla differenza tra due piani d'ammortamento a rate costanti, riferiti all'80 per cento del prezzo e della durata prevista dall'accordo OCSE, l'uno al tasso di cui al citato accordo OCSE e l'altro al tasso di riferimento da applicare ai finanziamenti per il credito navale fissato semestralmente con proprio decreto dal Ministro del tesoro e vigente alla data del contratto o, in assenza di contratto, alla data di inizio dei lavori.

(È approvato).

ART. 10.

1. Il contributo di cui all'articolo 9 è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile ed è corrisposto in rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi decorrenti dal 1°

marzo o dal 1° settembre successivi all'inizio dei lavori, da accertarsi sulla base di adeguata documentazione, sempre che sia stata prestata idonea fidejussione bancaria o assicurativa.

2. Il contributo può essere corrisposto in unica soluzione in valore attuale all'atto della ultimazione dei lavori o, dietro presentazione di fidejussione bancaria o assicurativa, al raggiungimento del 10 per cento dei lavori.

3. I lavori di cui all'articolo 9, comma 1, relativi a nuove costruzioni, per i quali sia stata chiesta la concessione del contributo, devono essere ultimati, pena la decadenza del contributo stesso, entro trenta mesi dal loro inizio. Per quelli relativi alla trasformazione, modificazione e grande riparazione, il termine di ultimazione è di ventiquattro mesi. Detti termini possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile per ragioni esclusivamente di ordine tecnico ed ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza.

4. Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'ultimazione dei lavori, determina in via definitiva il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 9.

5. Se l'accertamento definitivo dell'ammontare del contributo dà luogo a differenze positive rispetto a quello calcolato in via presuntiva, il Ministro della marina mercantile provvede a corrispondere le maggiorazioni a rate semestrali costanti per la durata di otto anni e sei mesi od in unica soluzione a seconda del tipo di erogazione prescelta.

6. Nel caso in cui si debba procedere ad una riduzione di impegno, il Ministro della marina mercantile provvede, contestualmente all'emanazione del provvedimento definitivo, al recupero in un'unica soluzione delle somme già corrisposte maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento aumentato di due punti.

(È approvato).

ART. 11.

1. Nel caso in cui l'impresa beneficiaria del contributo di cui all'articolo 9 assuma impegno a mantenere o a far mantenere la nave di proprietà italiana per quattro anni dalla fine dei lavori relativi all'unità per la quale viene concesso il contributo, il contributo stesso è calcolato secondo quanto indicato al comma 4 dell'articolo 9, aggiungendo due punti al tasso di riferimento risultante dal decreto del Ministro del tesoro.

2. Qualora la nave per la quale è stato assunto l'impegno di cui al comma 1 venga venduta all'estero prima del termine di cui allo stesso comma 1, l'impresa beneficiaria del contributo è tenuta a restituire al Ministero della marina mercantile, preventivamente al rilascio dell'autorizzazione alla dismissione della bandiera, la maggiorazione di cui al comma 1, aumentata del 50 per cento.

3. La perdita dell'unità non dà luogo alla restituzione del contributo già erogato.

(È approvato).

ART. 12.

1. Il Ministero della marina mercantile valuta la congruità del prezzo di cui al comma 3 dell'articolo 9, tenuto conto anche delle eventuali forniture ed attrezzature fuori contratto, connesse o pertinenti alla commessa.

2. Il prezzo accertato dal Ministero della marina mercantile è maggiorato forfettariamente del 15 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari.

3. Per le finalità di cui al comma 2 dell'articolo 10 è autorizzata per l'anno 1988 la spesa di lire 3.000 milioni.

4. Per le finalità di cui agli articoli 9 e 11 e del presente articolo, è autorizzato per la durata di cui all'articolo 10, commi 1 e 5, un limite d'impegno di lire 9.000 milioni per ciascuno degli anni 1988, 1989, 1990 e 1991.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

TITOLO II

INTERVENTI PER LA RICONVERSIONE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA

ART. 13.

1. Alle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale che nell'arco di tempo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990, utilizzando almeno parzialmente maestranze e fattori produttivi, attuino progetti di riconversione industriale con riferimento ad attività riguardanti la pesca, la nautica da diporto, il turismo, approdi per il traffico di cabotaggio o approdi specializzati, la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, esplorazioni marine per lo sfruttamento di risorse minerarie e alimentari, analisi di fattori climatici e geologici, costruzioni di nuove strumentazioni dirette alla prevenzione e alla tutela ambientale del mare, volti a migliorare l'efficienza operativa dei traffici e/o del sistema industriale nazionale, sempreché dalla riconversione derivi una riduzione effettiva ed irreversibile di capacità produttiva del settore della costruzione, riparazione navale e demolizione, possono essere concessi dal Ministro della marina mercantile contributi fino al 50 per cento delle spese sostenute per:

a) servizi di consulenza per i lavoratori, inclusi i versamenti effettuati per la creazione di cooperative di lavoro e di piccole imprese;

b) riqualificazione professionale dei lavoratori;

c) investimenti relativi alla creazione, allo sviluppo e all'adeguamento delle nuove attività economiche nei settori di cui al primo periodo del presente comma;

d) creazione o sviluppo di servizi comuni a più imprese;

e) promozione dell'innovazione nell'industria e nei servizi.

2. La percentuale di cui al comma 1 è elevata al 70 per cento per le imprese ubicate nel Mezzogiorno.

3. Il contributo è concesso sulla base di piani definiti a livello aziendale o interaziendale che devono essere comunicati al Ministero della marina mercantile per la loro approvazione, previo parere del Comitato di cui all'articolo 23.

4. Le modalità di erogazione del contributo di cui al presente articolo sono fissate con decreto del Ministro della marina mercantile da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

MARIO CHELLA. Il gruppo comunista, pur non essendo pregiudizialmente avverso alle misure di riconversione industriale, ritiene di dover esprimere un voto contrario sull'articolo 13 ed anche sul successivo articolo 14. Tale posizione è dettata dal fatto che, mentre a tali misure non viene assicurata un'adeguata copertura finanziaria, si pretende che il piano di riconversione venga attuato dalle aziende navalmeccaniche anziché, su proposta del ministro della marina mercantile di concerto con quello delle partecipazioni statali, attraverso l'intervento dell'IRI, sentito il CIPE, il che rappresenta una procedura corretta per la realizzazione di qualsiasi programma di reindustrializzazione.

Affidare il piano di riconversione alle singole aziende, che devono affrontare ben altri problemi, significa di fatto vanificare l'obiettivo che ci si prefigge. Dunque, lo ripeto, non siamo contrari al processo di riconversione industriale in quanto tale, ma alla mancanza di finanziamenti ed alle modalità con le quali tale processo viene previsto nel disegno di legge che lo rendono, in sostanza, inattuabile.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 14.

1. Alle imprese di costruzione, trasformazione, riparazione e demolizione navale in effettivo esercizio dal 31 dicembre 1970 che attuino nell'arco di tempo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990 progetti irreversibili di riconversione industriale verso settori diversi da quello della cantieristica navale o che effettuino chiusure totali o parziali, riducendo la capacità produttiva del settore delle costruzioni, trasformazioni, riparazioni e demolizioni navali, può essere concesso dal Ministro della marina mercantile un contributo corrispondente a:

a) per riconversioni, chiusure parziali ed effettive riduzioni di capacità produttiva: ammontare del trattamento di fine rapporto corrisposto ai lavoratori usciti dal settore, spese di consulenza, spese di conversione ed indennità ai lavoratori per la loro riqualificazione;

b) per chiusure totali: ammontare del trattamento di fine rapporto corrisposto ai lavoratori usciti dal settore, spese di consulenza e valore contabile residuo delle installazioni.

2. Ai fini delle disposizioni di cui al comma 1, si tiene conto delle riduzioni di capacità già effettuate nel periodo 1984-1986.

3. Per la quota parte di trattamento di fine rapporto relativa ai lavoratori appartenenti alle Compagnie ramo industriale e carenanti del porto di Genova il predetto contributo spetta al soggetto delegato ad erogare il trattamento di fine rapporto per conto delle aziende.

4. I piani relativi dovranno essere comunicati al Ministero della marina mercantile per la loro approvazione, previo parere del Comitato di cui all'articolo 23.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

TITOLO III

**PROVVEDIMENTI
IN MATERIA DI RICERCA APPLICATA
NEL SETTORE DELLA COSTRUZIONE
E DELLA PROPULSIONE NAVALE**

ART. 15.

1. L'articolo 4 della legge 1° aprile 1985, n. 122, è sostituito dal seguente:

« ART. 4. — 1. Il Ministro della marina mercantile può concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale — Vasca navale — di Roma contributi per la realizzazione di programmi triennali di ricerca, sviluppo e sperimentazione nel campo dell'architettura navale.

2. I programmi sono presentati entro il 31 marzo di ciascun anno al Ministro della marina mercantile, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.

3. I programmi e le eventuali variazioni proposte sono approvati dal Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, previo parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

4. Per l'esecuzione dei suddetti programmi l'Istituto può stipulare contratti con università, enti e società ed assumere, con contratti a termine, personale tecnico specializzato, anche di cittadinanza straniera.

5. Ciascun programma, suddiviso in fasi di avanzamento annuale, deve contenere la descrizione sommaria dei temi di ricerca, gli obiettivi che s'intendono raggiungere, i costi previsti per l'esecuzione delle singole ricerche e ogni altra indica-

zione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico e scientifico.

6. Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'approvazione del programma, è autorizzato a corrispondere con proprio decreto, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, anticipazioni — nei limiti dello stanziamento annuale — fino ad un massimo del 90 per cento della spesa prevista nell'anno di riferimento.

7. La liquidazione definitiva è disposta dal Ministro della marina mercantile, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, al completamento dell'attività prevista per ciascuna fase del programma e previa presentazione da parte dell'Istituto di una relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti rapportati ai costi sostenuti.

8. I costi sono desunti in via esclusiva dai bilanci consuntivi approvati nei modi di legge ».

2. Il programma di ricerca triennale 1988-1990 dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale — Vasca navale — di Roma è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Relativamente ai contributi dei programmi di ricerca in corso alla data del 1° gennaio 1988 la liquidazione del contributo è disposta dal Ministro della marina mercantile ad ultimazione del programma di ricerca sulla base dei documenti contabili riguardanti i costi del personale e dei materiali utilizzati per l'esecuzione dei lavori, aumentati di un'aliquota pari al 30 per cento per le spese generali.

MARIO CHELLA. Preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista sull'articolo 15.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 15.

(È approvato).

Poiché agli articoli da 16 a 20 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

1. Nell'anno finanziario 1988 il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale — Vasca navale — di Roma un contributo di lire 20.200 milioni per il finanziamento del programma relativo al triennio 1988-1990 per l'espletamento dei propri compiti istituzionali anche in settori di interesse marittimo e portuale, nonché per un programma di manutenzione straordinaria degli impianti e delle infrastrutture esistenti.

2. Le spese di cui al comma 1 comprendono anche quelle per lo sviluppo dei rapporti di collaborazione scientifica e la diffusione delle conoscenze e dei risultati ottenuti.

(È approvato).

ART. 17.

1. I programmi triennali concernenti le attività della società « Centro per gli studi di tecnica navale » sono presentati al Ministro della marina mercantile, al Ministro del bilancio e della programmazione economica ed al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica entro il 31 marzo del primo anno del triennio cui si riferiscono.

2. Il programma relativo al triennio 1988-1990 è presentato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Ciascun programma, suddiviso in fasi di avanzamento annuale, deve contenere la descrizione sommaria dei temi di ricerca, gli obiettivi che s'intendono raggiungere, i costi previsti per l'esecuzione delle singole ricerche e ogni altra indicazione utile alla sua valutazione sotto il profilo tecnico e scientifico.

4. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, sottopone il programma all'approvazione del Comitato interministeriale per la politica industriale (CIPI).

5. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui al comma 4, può autorizzare eventuali variazioni al programma qualora ritenute necessarie in relazione alle indicazioni emerse dallo svolgimento dell'attività di ricerca.

6. Le variazioni al programma, corredate da apposita relazione, devono essere comunicate al Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale, per l'approvazione.

7. Il Ministro della marina mercantile, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria od assicurativa, è autorizzato a corrispondere, con proprio decreto, anticipazioni pari al 90 per cento del contributo disposto ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 1° aprile 1985, n. 122.

8. La liquidazione del contributo relativo, attinente a ciascuna fase del programma, è disposta dal Ministro della marina mercantile, a seguito di presentazione di una relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui al comma 4, sulla base dei costi sostenuti per la realizzazione di ciascuna fase del programma desunti in via esclusiva dai bilanci consuntivi della società, approvati nei modi di legge.

9. Per l'attuazione del programma di cui al comma 2 il Ministro della marina mercantile può concedere un contributo non superiore a 21.200 milioni di lire nell'anno 1988, ed a 20.000 milioni di lire per ciascuno degli anni 1989 e 1991.

10. L'articolo 2 della legge 1° aprile 1985, n. 122, è abrogato.

(È approvato).

ART. 18.

1. Ai fini del sostegno alla ricerca applicata ed allo sviluppo, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, può concedere ai cantieri navali nazionali contributi fino al 50 per cento per la realizzazione di prototipi di navi e singoli componenti per scafo, macchina, impianto elettrico, allestimento e arredamento di navi di nuova costruzione.

2. La validità tecnico-scientifica dei relativi progetti nonché la percentuale del contributo erogabile sono decise sulla base del parere espresso dal comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

3. Per la finalità di cui al presente articolo è autorizzata per l'anno 1988 la spesa complessiva di lire 12.000 milioni.
(È approvato).

TITOLO IV

ALBI SPECIALI DELLE IMPRESE NAVALMECCANICHE

ART. 19.

1. Sono istituiti presso il Ministero della marina mercantile:

a) l'Albo speciale delle imprese di costruzione navale;

b) l'Albo speciale delle imprese di riparazione navale;

c) l'Albo speciale delle imprese di demolizione navale.

2. L'iscrizione agli albi speciali di cui al comma 1, riferita al momento della presentazione dell'istanza, è obbligatoria al fine dell'ammissibilità delle provvidenze a sostegno dell'attività navalmeccanica, salvo quanto previsto dall'articolo 8.

3. L'iscrizione può essere altresì consentita per l'esecuzione dei lavori per conto delle Amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici su richiesta al Ministero della marina mercantile da parte delle predette Amministrazioni ed enti.

(È approvato).

ART. 20.

1. Ai fini dell'iscrizione negli albi speciali di cui all'articolo 19 le imprese interessate devono essere in possesso dei sottolencati requisiti minimi:

a) idoneità tecnica risultante dalla disponibilità di un responsabile tecnico di cantiere e di un responsabile della sicurezza dell'ambiente e degli impianti del cantiere;

b) almeno cinquanta dipendenti iscritti nel libro matricola, per i cantieri di costruzione;

c) strutture impiantistiche idonee alla costruzione di un volume annuo di almeno 2.000 tonnellate di stazza lorda compensata per i cantieri di costruzione e di almeno 5.000 tonnellate di stazza lorda compensata per i cantieri di demolizione; per i cantieri di riparazione navale stabilimenti con superficie di sedime permanentemente coperta di almeno 500 metriquadri e mezzi di sollevamento idonei a sollevare 8 tonnellate;

d) struttura economico-finanziaria desunta dai bilanci certificati da società di revisione autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136, o dalle risultanze contabili per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio.

2. Al fine di consentire il controllo della evoluzione della capacità produttiva del settore, nell'ambito degli albi speciali delle imprese di costruzione e riparazione navale sono individuate le categorie dei cantieri sulla base di criteri quantitativi e dimensionali riferiti ai requisiti di cui al comma 1.

3. Con decreto del Ministro della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Comitato di cui all'articolo 23, sono stabilite le norme di organizzazione e funzionamento degli albi, i criteri quantitativi e dimensionali di cui al presente articolo, nonché, per ciascuna impresa di costruzione, tenendo conto anche della produzione del periodo 1981-1988, il volume massimo, in tonnellate di stazza lorda compensata, della produzione annua assistibile e la dimensione massima, in termini di tonnellate di stazza lorda, dell'unità assistibile, ferma restando la riserva di cui alla legge 1° marzo 1986, n. 64, per i cantieri del Mezzogiorno in proporzione alle loro capacità produttive.

4. Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro è determinato l'ammontare del diritto fisso al cui pagamento è subordinata l'iscrizione agli albi speciali, nonché l'ammontare del diritto annuale.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 21.

1. Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato per gli albi speciali dei costruttori, dei riparatori e dei demolitori navali, che dà parere sulle domande di ammissione agli albi speciali e sui provvedimenti di sospensione e di cancellazione dagli albi stessi.

2. Il Comitato per gli albi speciali dei costruttori, riparatori e demolitori navali è costituito:

a) da tre dirigenti del Ministero della marina mercantile, di cui uno dell'Ispettorato tecnico del Ministero stesso, designati dal Ministro della marina mercantile;

b) da quattro componenti designati dalle associazioni di categoria più rappresentative;

c) da tre componenti designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale;

d) da tre esperti in materia di costruzioni navali e in materia giuridico-amministrativa scelti dal Ministro della marina mercantile.

3. Le designazioni dei componenti il Comitato, di cui alle lettere b) e c) del comma 2, sono comunicate al Ministero della marina mercantile per il tramite del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

4. Il Comitato è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile e dura in carica quattro anni.

5. Le funzioni di segreteria e degli altri servizi inerenti agli albi sono assolte da due funzionari del Ministero della marina mercantile.

6. All'onere di funzionamento del Comitato valutato in lire 50 milioni in ragione d'anno a decorrere dal 1989 si provvede mediante l'utilizzo del gettito dei diritti di cui all'articolo 20.

MARIO CHELLA. Dichiaro il voto contrario del gruppo comunista sull'articolo 21, in quanto in base a tale articolo risulta del tutto inadeguata la composizione del comitato per gli albi speciali dei costruttori. In particolare, non è prevista alcuna rappresentanza dell'industria cantieristica pubblica.

Anche nel successivo articolo 23 appare insufficiente la composizione della commissione consultiva per l'industria cantieristica.

Sostanzialmente, è espressione di funzionari ministeriali tra i quali, però, non vi sono rappresentanti dei Ministeri delle partecipazioni statali, del lavoro e dell'industria. A noi pare invece che nell'ambito di un organismo qual è quello in oggetto, competente ad esprimere pareri circa i piani di riconversione o di ristrutturazione del settore, la presenza di un esponente dei ministeri da me ricordati sia indispensabile.

Poiché si tratta di un comitato funzionale all'accentramento di poteri nei con-

fronti del ministro della marina mercantile, vorremmo un coinvolgimento più ampio dei rappresentanti di altri dicasteri. Per tali motivi il gruppo comunista voterà contro gli articoli 21 e 23.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà contro gli articoli 21 e 23 per due ordini di motivi. In primo luogo, riteniamo che si sarebbe dovuta regolamentare adeguatamente la presenza degli esperti in questi comitati; in secondo luogo, si prevede che del comitato consultivo per l'industria cantieristica facciano parte tre esponenti delle organizzazioni sindacali più rappresentative su scala nazionale, dimenticando non solo che la CISNAL è una di queste, ma anche che, stando agli ultimi avvenimenti, proprio quelle tre organizzazioni sindacali non rappresentano più su scala nazionale il settore navalmeccanico nella sua completezza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 21.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 22.

1. Le imprese iscritte negli albi speciali di cui all'articolo 19 debbono comunicare al Ministero della marina mercantile tutte le variazioni nei loro requisiti, organizzazione e struttura, entro trenta giorni dal loro verificarsi.

2. L'efficacia dell'iscrizione negli albi speciali può essere sospesa quando a carico dell'impresa si verifichi uno dei seguenti casi:

a) siano in corso procedure di fallimento o altro procedimento concorsuale;

b) siano in corso procedimenti penali a carico del titolare o rappresentante legale dell'impresa e/o del responsabile tecnico di cantiere per fatti che per la loro natura o per la loro gravità facciano venir meno i requisiti richiesti per l'iscrizione agli albi;

c) siano in corso accertamenti per gravi responsabilità concernenti l'esecuzione dei lavori;

d) infrazione, debitamente accertata e di particolare rilevanza, alle disposizioni in materia di previdenza sociale e di disciplina della tutela del lavoratore;

e) inosservanza di obblighi posti dalle norme di attuazione di cui al comma 4 dell'articolo 20, nonché degli obblighi posti dalle stesse norme in materia di limiti alla capacità produttiva ed al ricorso all'appalto di manodopera.

3. Sono cancellate dall'albo le imprese a carico delle quali si verifichi uno dei seguenti casi:

a) grave negligenza o malafede nell'esecuzione dei lavori;

b) condanna inflitta al titolare o rappresentante legale dell'impresa e/o al responsabile tecnico di cantiere per reati di natura o di gravità tale da far venir meno i requisiti richiesti per l'iscrizione agli albi;

c) sentenza di fallimento, liquidazione o cessazione di attività;

d) cessione degli impianti e/o dell'intera azienda anche se per tempo limitato;

e) recidiva o maggiore gravità, nei casi di cui alle lettere b), d) ed e) del comma 2.

4. I provvedimenti di cui al presente articolo sono adottati dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 23 e sono preceduti dalla comunicazione al soggetto iscritto dei fatti addebitati, con fissazione di un termine, non inferiore a quindici giorni, per le sue deduzioni.

5. La sospensione dell'efficacia dell'iscrizione di un'impresa negli albi comporta la sospensione dell'erogazione dei contributi di cui l'impresa sia beneficiaria. La cancellazione di un'impresa dagli albi comporta la decadenza dai contributi di cui l'impresa sia beneficiaria.

MARIO CHELLA. Preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista sull'articolo 22.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 22.

(È approvato).

Poiché agli articoli da 23 a 30 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

TITOLO V

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 23.

1. Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato consultivo per l'industria cantieristica.

2. Il Comitato è presieduto dal Ministro della marina mercantile ed è composto dai seguenti membri:

a) due funzionari del Ministero della marina mercantile, con qualifica non inferiore a quella di primo dirigente, di cui uno dell'Ispettorato tecnico del Ministero stesso;

b) un funzionario del Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato, con qualifica non inferiore a quella di primo dirigente;

c) due esperti nominati dal Ministro della marina mercantile;

d) nove esperti designati: uno dalla Confederazione italiana degli armatori, uno dalla Federazione dell'armamento di linea, uno dall'Associazione dei costruttori navali d'alto mare, uno dall'Associazione nazionale dei cantieri navali privati, uno dall'Associazione nazionale degli industriali riparatori navali, uno dall'Associazione dei demolitori navali, tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori dell'industria navalmeccanica più rappresentative su scala nazionale.

3. Le funzioni di segretario del Comitato sono affidate ad un funzionario della carriera direttiva del Ministero della marina mercantile.

4. Il Comitato:

a) esamina periodicamente lo stato di attuazione dei programmi di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica;

b) esprime pareri relativi ai piani di investimento, anche ai fini del coordinamento territoriale e settoriale degli stessi;

c) esprime pareri sulle materie disciplinate dalla presente legge;

d) esamina e dà pareri su ogni altra questione che venga sottoposta al suo esame dal Ministro della marina mercantile, in materia di industria navalmeccanica.

5. Il Comitato redige una relazione annuale sullo stato di attuazione della presente legge entro il mese di aprile di ciascun anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Tali relazioni, a cura del Ministro della marina mercantile, sono inviate entro il mese successivo ai due rami del Parlamento ed al CIPI.

6. Ai membri ed al segretario del Comitato spetta un compenso annuo determinato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

(È approvato).

ART. 24.

1. Il Ministero della marina mercantile esercita il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze della presente legge, limitatamente alla utilizzazione delle stesse provvidenze.

2. Le imprese interessate devono periodicamente fornire le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti adottati sulla base della presente legge, nonché ogni altra notizia richiesta dall'Amministrazione

marittima per una più approfondita conoscenza dell'attività svolta. In caso di inosservanza del predetto obbligo è sospeso l'esame delle domande di concessione del contributo.

3. Per l'esercizio del controllo e della vigilanza, il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

4. Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti nonché quelle per consulenze, indagini, per la partecipazione ai lavori di organismi internazionali, a convegni di studio, a manifestazioni, ad incontri organizzati per promuovere i necessari rapporti di collaborazione con amministrazioni, enti o società nazionali o estere operanti nel settore, per impegni di carattere internazionale nell'interesse delle imprese di costruzione, riparazione e demolizione navale, sempre che rientrino nella materia disciplinata nella presente legge, gravano su appositi fondi da costituirsi mediante ritenute del 2 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi. Dette somme vengono iscritte in apposito capitolo del bilancio del Ministero della marina mercantile.

5. Per l'esercizio della vigilanza è assegnata al Registro italiano navale la metà della ritenuta suddetta e all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma un quarto della ritenuta medesima.

(È approvato).

ART. 25.

1. Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge devono presentare annualmente al Ministero della marina mercantile il bilancio certificato da società di revisione all'uopo autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136.

2. Il primo bilancio certificato sarà relativo all'esercizio successivo a quello di entrata in vigore della presente legge.

3. Per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, l'obbligo della certificazione deve ritenersi riferito alle risultanze contabili.

4. La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili entro il 31 luglio dell'anno successivo a quello cui si riferiscono comporta la sospensione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° agosto successivo alla scadenza del predetto termine.

5. Per le società che non chiudono il bilancio alla fine dell'anno solare il termine per la presentazione dello stesso scade entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio.

6. Trascorsi due anni dalla data di sospensione di cui al comma 4, qualora non venga presentata la documentazione nello stesso indicata, è dichiarata con provvedimento del Ministro della marina mercantile la decadenza dal contributo.

7. Le imprese che nel corso dell'esercizio abbiano ricevuto contributi di cui alla presente legge non superiori a 500 milioni di lire sono esenti dall'obbligo della certificazione.

(È approvato).

ART. 26.

1. Per la concessione delle provvidenze di cui alla presente legge, nonché ai fini dei provvedimenti di iscrizione agli albi speciali previsti all'articolo 19, si osservano le disposizioni in materia di lotta contro la delinquenza mafiosa di cui alla legge 31 maggio 1965, n. 575, come modificata ed integrata dalle leggi 13 settembre 1982, n. 646, dal decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 ottobre 1982, n. 726, nonché alla legge 23 dicembre 1982, n. 936.

(È approvato).

TITOLO VI

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 27.

1. Alle imprese di cui all'articolo 9 che successivamente al 30 settembre 1988 ed entro il 31 dicembre 1990 acquistano navi di bandiera estera di età non inferiore a tre anni e non superiore a dieci può essere concesso un contributo semestrale pari al 2 per cento del prezzo di acquisto ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile. Il contributo è esteso anche alle attrezzature pertinenti. Nel caso di navi altamente specializzate detto contributo è elevato dell'1,25 per cento semestrale.

2. La durata del contributo di cui al comma 1 è pari a tanti semestri quanti ne mancano alla nave per il compimento del quattordicesimo anno, con un massimo di otto annualità.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato per l'anno 1988 un limite d'impegno pari a lire 8.000 milioni.

(È approvato).

ART. 28.

1. All'articolo 156 del codice della navigazione, dopo il quinto comma, è inserito il seguente:

« Le disposizioni dei precedenti commi si applicano anche nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, con sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149. L'ufficio di iscrizione provvede all'annotazione dell'autorizzazione nel registro di iscrizione della nave e sull'atto di nazionalità ».

2. La lettera *d*) del primo comma dell'articolo 163 del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

« *d*) è stata iscritta in un registro straniero, salvo il caso che risulti in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo ».

3. L'articolo 145 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 145. — (*Navi iscritte in registri stranieri*) 1. Non possono ottenere l'iscrizione nelle matricole o nei registri nazionali le navi che risultino già iscritte in registro straniero.

2. Agli effetti degli articoli 149 e 155 del codice della navigazione possono ottenere l'iscrizione in speciali registri nazionali le navi che risultino già iscritte in un registro straniero ed in regime di sospensione a seguito di locazione a scafo nudo.

3. Per l'istituzione dei registri speciali di cui al comma 2, per l'attuazione e il completamento delle disposizioni in esso contenute, nel rispetto della riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione, si provvede con decreto del Ministro della marina mercantile ».

(È approvato).

ART. 29.

1. Le disposizioni contenute nei commi 1 e 2 dell'articolo 28 sono applicabili alle navi per le quali viene chiesta l'autorizzazione a dismettere temporaneamente la bandiera da parte del Ministro della marina mercantile. Sulla richiesta viene sentito il parere di una commissione paritetica composta da tre membri designati dalle associazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, da tre membri designati dalle associazioni sindacali dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano nazionale e da un dirigente del Ministero della marina mercantile che la presiede.

2. Il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 1 è subordinato all'accertamento da parte del Ministero della marina mercantile che il contratto di locazione a scafo nudo a straniero preveda l'obbligo, a carico del locatario straniero, di applicare al personale marittimo imbarcato le condizioni economiche e normative di cui al comma 3.

3. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 1 le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori di settore, maggiormente rappresentative sul piano nazionale, stipulano appositi contratti collettivi nazionali con i quali sono stabilite le condizioni economiche e normative che il locatario dovrà applicare. I trattamenti previdenziali dei marittimi italiani sono quelli previsti dalle norme nazionali, mentre per quanto attiene alla copertura assicurativa contro gli infortuni e le malattie possono essere stipulate assicurazioni che garantiscano trattamenti equivalenti a quelli derivanti dalle norme italiane presso enti assicurativi pubblici o privati italiani o stranieri. I trattamenti previdenziali per i marittimi stranieri sono quelli della nazionalità del marittimo. I trattamenti assistenziali sono garantiti, su basi concordate tra le organizzazioni datoriali e sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale, tramite apposite assicurazioni da stipularsi con istituti pubblici o privati nazionali o stranieri.

4. L'ingaggio del marittimo sul territorio italiano avviene tramite una stabile rappresentanza in Italia del locatario o a mezzo di raccomandatario marittimo. L'autorità marittima competente o quella consolare italiana qualora l'ingaggio avvenga all'estero, accerterà che le singole convenzioni di imbarco stipulate con i marittimi interessati siano conformi alle condizioni previste dai contratti collettivi di cui al comma 3. In caso di difformità l'autorità marittima o consolare informa l'amministrazione marittima italiana. Nel caso in cui il locatario non si uniformi agli obblighi di cui al comma 3 l'amministrazione italiana provvede a revocare l'autorizzazione. I crediti di lavoro e pre-

videnziali derivanti dal contratto di arruolamento dei componenti dell'equipaggio sono garantiti con privilegio speciale sulla nave e sulle sue pertinenze. L'osservanza delle disposizioni di cui sopra esonererà dall'applicazione delle norme di cui all'articolo 4 della legge 4 aprile 1977, n. 135.

(È approvato).

ART. 30.

1. Gli atti relativi alla iscrizione e quelli contenenti assenso alla cancellazione di ipoteca navale sono soggetti ad imposta di registro in misura fissa.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 31.

1. Nei limiti degli stanziamenti finalizzati alla ristrutturazione dell'industria navalmeccanica nel quadro della Direttiva CEE n. 81/363, il Ministro della marina mercantile provvede, non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a definire gli interventi a favore delle iniziative avviate anteriormente al 1° gennaio 1987 per le quali le domande dirette ad ottenere i contributi previsti dalle leggi per nuove costruzioni, trasformazione e riparazione navale, nonché per nuovi investimenti, non risultino ancora approvate alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Restano soggette alle disposizioni di cui alle leggi 10 giugno 1982, n. 361, 14 agosto 1982, n. 598, n. 599 e n. 600, 26 luglio 1984, n. 396, 11 dicembre 1984, n. 848, 22 marzo 1985, n. 111, e 12 giugno 1985, n. 295, le iniziative avviate anteriormente al 1° gennaio 1987 ancorché siano intervenute successivamente variazioni contrattuali soggettive od oggettive ed i lavori siano iniziati dopo tale data. Non saranno prese in esame le domande presentate oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, an-

corché le iniziative di cui al comma 1 siano state avviate anteriormente al 1° gennaio 1987.

3. Agli effetti di quanto disposto nei commi 1 e 2, al contratto di costruzione della nave è assimilata la dichiarazione di costruzione all'ufficio locale marittimo competente.

4. Nel terzo comma dell'articolo 5 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, la parola: « intervenuti » è sostituita dalla seguente: « intervenuta ».

5. L'espressione « nuove costruzioni » di cui al quarto comma dell'articolo 5 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, si riferisce alle unità per le quali l'ultimazione dei lavori è di data successiva a quella di entrata in vigore della stessa legge n. 848.

6. L'espressione « unità per ricerche nonché per lavori in mare » di cui alla lettera c), primo comma, dell'articolo 5 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come modificata dall'articolo 4 della legge 22 marzo 1985, n. 111, deve intendersi riferita anche alle unità di ricerca oceanografica.

MARIO CHELLA. Preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista sull'articolo 31.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 31.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 32.

1. I contributi dello Stato concessi a fronte di operazioni di credito navale in virtù della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modifiche ed integrazioni, continuano ad essere corrisposti fino alla prevista scadenza, anche se il beneficiario provvede ad estinguere l'operazione di finanziamento cui il contributo stesso è riferito.

MARIO CHELLA. Preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista sull'articolo 32.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 32.
(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 33.

1. Ai contributi di cui all'articolo 6 possono accedere anche le imprese del settore delle demolizioni navali in effettivo esercizio dal 1° gennaio 1970, fatti salvi i piani di investimento definiti in base alle vigenti norme alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I contributi di cui all'articolo 6 possono essere altresì concessi alle imprese di manutenzione di apparati motori marini alle condizioni di cui all'articolo 8.

3. Il termine di ultimazione dei programmi di investimento di cui al primo comma dell'articolo 8 della legge 22 marzo 1985, n. 111, è prorogato al 31 dicembre 1989.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 34.

1. Al comma 1 dell'articolo 17 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « Per i mezzi navali che eseguono lavori in mare al di fuori delle acque territoriali italiane, oltre che per i servizi già indicati per le navi da crociera, può essere concessa analoga autorizzazione anche per i servizi di officina, cantiere e assimilati ».

CESCO GIULIO BAGHINO. Preannuncio il voto favorevole del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 34.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 35.

1. A decorrere dal periodo di paga in corso alla data del 19 settembre 1988, la norma di cui al comma 6-bis, primo periodo, dell'articolo 1 del decreto-legge 29 giugno 1984, n. 277, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 1984, n. 430, si applica anche alle navi trasferite nel periodo dal 1° settembre 1983 al 31 ottobre 1988 da compartimenti marittimi ubicati nei territori del centro-nord a compartimenti marittimi ubicati nei territori del Mezzogiorno.

MARIO CHELLA. Preannuncio che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'articolo 35.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 35.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 36.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della marina mercantile saranno emanate le norme applicative e saranno stabiliti gli adempimenti da osservarsi ed i documenti da presentarsi da parte delle imprese interessate alla concessione ed al pagamento parziale e definitivo dei contributi previsti dalla presente legge, anche con riferimento agli obblighi in materia di apprestamenti difensivi, nonché i termini da osservarsi a pena di decadenza ai predetti fini.

2. Con il decreto di cui al comma 1 saranno determinati gli ulteriori elementi da indicare nella domanda di concessione del contributo per nuove costruzioni, in aggiunta a quelli richiesti dall'articolo 3, nonché gli elementi da indicare nella do-

manda di concessione del contributo nel caso di lavori di trasformazione e modificazione navale.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano destra-nazionale voterà a favore, a condizione che venga rispettata la previsione temporale dei tre mesi.

MARIO CHELLA. Preannuncio l'astensione del gruppo comunista sull'articolo 36.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 36.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 37.

1. All'onere derivante dall'applicazione degli articoli 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18 e 27, valutato in lire 74.400 milioni per l'anno 1988 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 87/167) ».

MARIO CHELLA. Preannuncio che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'articolo 37.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 37.
(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Lucchesi, Sanguineti, Baghino, Ridi e Faraguti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,
preso atto:
che alcune aree del paese saranno necessariamente interessate da processi di

riduzione effettiva di capacità produttiva e di forza lavoro nei settori della costruzione, riparazione e demolizione navale;

che tale processo interesserà anche aree deboli del paese, con particolare riguardo al Mezzogiorno;

che appare auspicabile, per omogeneità di comparti, l'estensione alla cantieristica navale dei meccanismi di prepensionamento già adottati per la siderurgia;

impegna il Governo:

1) a predisporre provvedimenti idonei per favorire adeguati programmi di riconversione, finalizzati alla ripresa economica ed occupazionale nelle aree interessate, con particolare riguardo alla necessità di interventi nel settore della pesca, dell'acquacultura, della nautica da diporto, della ricerca e dello sviluppo di nuove tecnologie, della tutela ambientale del mare e della protezione dei litorali;

2) a verificare ogni possibile forma di intervento in materia di pensionamento anticipato da applicarsi al settore delle costruzioni, riparazioni, trasformazioni e demolizioni navali, secondo la normativa di cui all'articolo 1 della legge 31 maggio 1984, n. 193;

3) a riferire entro 60 giorni alla competente Commissione parlamentare in merito alle esigenze di cui ai punti 1 e 2 ».

0/3500/1/9.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione ?

PINO LUCCHESI. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Lucchesi ed altri.
(È approvato).

Prendo atto che l'ordine del giorno è stato approvato all'unanimità.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

CESCO GIULIO BAGHINO. Preciso che il mio precedente intervento ha valore di dichiarazione di voto.

SILVANO RIDI. Mi rimetto anch'io a quanto affermato nel corso del mio intervento precedente.

PINO LUCCHESI. Il gruppo democratico cristiano vota con convinzione il provvedimento di sostegno alla cantieristica nazionale.

Si tratta di un complesso di norme certamente perfettibili (come è emerso dall'ampio dibattito svoltosi in Commissione) ed è auspicabile che al più presto si pervenga ad una migliore definizione dei meccanismi relativi al prepensionamento e a quelli della riconversione aziendale, ma era ed è importante che il Parlamento fornisca la risposta concretamente « possibile » in questo momento secondo gli indirizzi comunitari e le esigenze degli operatori italiani.

Anche per quanto riguarda la parte che ha sollevato maggiori obiezioni, deve essere sottolineato che i contributi all'industria armatoriale, stanziati in conto capitale come incentivo agli investimenti, sono sostanzialmente finalizzati ad ottenere il necessario rinnovamento della flotta, perseguibile solo parzialmente anche attraverso il massimo utilizzo possibile delle capacità produttive dei cantieri nazionali.

Infine, al di là dei differenti giudizi espressi su parti della normativa in esame o sull'intera materia, deve essere positivamente sottolineata la disponibilità di tutte le parti politiche per pervenire all'approvazione finale di questo provvedimento, in regime di assoluta eccezionalità.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo pieno apprezzamento per l'impegno della Commissione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio nominale sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale » *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3500):

Presenti	33
Votanti	32
Astenuti	1
Maggioranza	17
Hanno votato sì	24
Hanno votato no	8

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Barbalace, Biafora, Bonferroni, Brunetto, Casini Pier Ferdinando, Columbu, Corsi, D'Alia, D'Amato, Faraguti, Ferrari Bruno, Frasson, Gei, Grippo, Lucchesi, Maccheroni, Matulli, Mensurati, Nenna D'Antonio, Patria, Sanguineti, Savio, Stegagnini e Testa.

Hanno votato no:

Cannelonga, Chella, Ciocci, Fagni, Gasparotto, Mangiapane, Menzietti e Ridi.

Si è astenuto:

Baghino.

La seduta termina alle 18.

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 15 giugno 1989.
