

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

55.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 NOVEMBRE 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Baghino Cesco Giulio	5
Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766);		Cerofolini Fulvio	7
Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928)	3	Chella Mario	4
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 7, 8	Lucchesi Pino	5, 8
Angelini Giordano	6	Ridi Silvano	4, 7
		Vizzini Carlo, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3, 6

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

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

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

Ricordo ai colleghi che ieri, alla presenza del ministro Vizzini, sono state svolte alcune riflessioni sulla disponibilità finanziaria per una nuova normativa sul cabotaggio, anche in relazione alle esigenze di copertura del disegno di legge n. 4285 recante norme a sostegno delle attività produttive delle zone adriatiche colpite dal fenomeno della mucillagine, in discussione presso la X Commissione.

Do la parola al ministro Vizzini per alcune precisazioni.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Da un esame più accurato degli emendamenti presentati al disegno di legge sugli interventi a favore delle attività produttive dell'economia adriatica risulta

che i 50 miliardi cui le proposte emendative fanno riferimento vanno riferiti alla tabella C, al capitolo concernente agevolazioni fiscali agli armamenti ed al cabotaggio della legge finanziaria per il 1989. In riferimento a tali stanziamenti faccio presente che il Governo non ha predisposto alcun disegno di legge in materia e non mi risulta che siano state presentate al Parlamento proposte di legge per l'utilizzo di tali fondi.

La discussione che si è svolta ieri in questa Commissione verteva invece sui provvedimenti riguardanti gli interventi a favore del cabotaggio, i cui stanziamenti sono iscritti nella tabella C della legge finanziaria per il 1989 e sono tuttora disponibili. Inoltre nel disegno di legge finanziaria per il 1990 in discussione al Senato sono riprodotti, sia pure con modulazioni differenti, stanziamenti inferiori rispetto alla previsione del Ministero. Pertanto, una volta che la legge finanziaria sarà approvata, il Governo potrà ripresentare un disegno di legge tenendo conto della diversa modulazione degli stanziamenti che ammontano a 60 miliardi per il triennio 1990-1992, salvando in tal modo lo spirito del provvedimento.

In conclusione, quindi, l'utilizzo dei 50 miliardi, stanziati per le agevolazioni fiscali all'armamento ed al cabotaggio, per la copertura del disegno di legge recante norme a sostegno dell'economia adriatica, non rappresenta un impedimento alla predisposizione di provvedimenti per ulteriori interventi a favore del cabotaggio.

PRESIDENTE. Secondo l'interpretazione del ministro il disegno di legge in discussione mantiene la copertura finanziaria e se verrà approvato prima della fine dell'anno potranno essere utilizzate le

somme stanziata dalla legge finanziaria per il 1989.

Il fatto che il Governo non abbia presentato alcun disegno di legge per spendere i 50 miliardi previsti dalla legge finanziaria per il 1989 per le agevolazioni fiscali a favore dell'armamento e del cabotaggio non impedisce alla nostra Commissione di utilizzare quei fondi inserendo nel provvedimento di accompagnamento al disegno di legge finanziaria per il 1990 una normativa di tal genere.

SILVANO RIDI. Ho l'impressione che non si possano accogliere le valutazioni del ministro perché ripropongono una questione che abbiamo già dibattuto in questa sede relativamente ai provvedimenti per lo sviluppo del cabotaggio. Siamo convinti che, se vogliamo sviluppare, secondo le indicazioni del piano generale dei trasporti, il trasporto merci cabotiero tra i porti nazionali, dobbiamo predisporre un complesso di provvedimenti senza i quali il cabotaggio non potrà mai registrare un miglioramento nel nostro paese. Infatti i costi sono molto alti e dobbiamo porre in essere interventi in grado di incidere su fattori specifici che rendano maggiormente competitivo questo sistema di trasporto.

Gli sgravi fiscali costituiscono certamente uno dei fattori sui quali bisogna intervenire e per il quale la legge finanziaria per il 1989 stabilì un accantonamento che non è mai stato utilizzato. Nel nostro paese infatti si operano scelte, si fanno previsioni di competenza, ma le somme non vengono mai spese e alla fine vengono cancellate.

Siamo arrivati ad un punto in cui, se vogliamo seguire una politica credibile e favorire effettivamente questa diversa ripartizione modale del traffico delle merci, dobbiamo porci il problema non solo del trasporto che oggi avviene su gomma, ma dell'incremento che tale trasporto subirà nei prossimi anni e che ci porterà alla paralisi. Allora dobbiamo approvare una serie di provvedimenti di sostegno all'armamento nazionale e a favore degli autotrasportatori, affinché facciano viaggiare i rimorchi e non anche il personale. A tal fine occorrono incentivi sul piano fiscale:

se questo complesso di provvedimenti non vedrà la luce, continueremo ad agire con una ritualità incocludente ed il cabotaggio non si svilupperà mai.

Non è sufficiente accelerare l'iter dei due provvedimenti in discussione per utilizzare gli stanziamenti previsti al fine di ridimensionare uno dei fattori che determinano l'alto costo del cabotaggio rispetto al trasporto su gomma.

Ci rivolgiamo, quindi, al ministro della marina mercantile affinché promuova tutti i provvedimenti di sua competenza, come quello, per esempio, per il riordino del sistema normativo che attualmente vincola il trasferimento delle merci anche nei porti nazionali; si deve fare in modo che queste abbiano la possibilità di raggiungere la banchina senza dover superare i tanti ostacoli che, invece, oggi si devono affrontare poiché i porti sono considerati aree extraterritoriali, e ciò fa sì che sia possibile entrarvi soltanto quando lo decide il comandante della nave o il comandante della finanza.

Dunque, sono dell'avviso che si debba difendere non soltanto l'accantonamento che la finanziaria ha previsto per il cabotaggio, ma anche insistere nell'invitare la Commissione ad approvare, rapidamente, il provvedimento in esame.

MARIO CHELLA. Signor presidente, onorevoli colleghi, approfittando della presenza del ministro della marina mercantile, cercherò di richiamare la sua attenzione su questo specifico problema del cabotaggio. Nonostante il ministro Vizzini abbia da poco assunto le sue funzioni, raccogliendo un'eredità pesante e « pasticciata », credo sia cosciente della necessità di selezionare maggiormente gli obiettivi indispensabili allo sviluppo del suo settore, e tra questi il cabotaggio non può considerarsi certo di scarsa rilevanza; anzi, per quanto riguarda il nostro paese, esso costituisce senz'altro una questione fondamentale, che ha però visto accumularsi notevoli ritardi.

Il cabotaggio può svolgere un'importante funzione di riequilibrio nei mezzi di trasporto, consentire il traffico delle merci tra il nord e il sud e ridurre i costi su

percorrenze competitive rispetto ad altre. Un altro motivo che ne rende urgente l'attuazione è individuabile nell'ormai imminente scadenza del 1993, in quanto a quella data dovrebbe realizzarsi la liberalizzazione nel settore dei trasporti, e conseguentemente anche del cabotaggio. Dunque, al fine di non arrivare impreparati a quell'appuntamento, dovremmo cercare di superare con una certa determinazione i ritardi finora accumulati.

Certamente, sia i colleghi sia il ministro sono perfettamente a conoscenza del fatto che la nostra flotta cabotiera è tra le più scadenti del Mediterraneo per dimensione e per qualità, in quanto il 60 per cento è costituito da navi che hanno oltre vent'anni d'età. Necessita, quindi, un grande sforzo per incrementarne l'entità e per rinnovarla con nuove tecnologie che consentano il rapido trasporto delle merci. Ma da questo punto di vista risultano assai esigue le cifre previste nella finanziaria 1990, dal momento che per il triennio 1990-1992 assommano a 60 miliardi, ovvero esattamente la metà di quanto era previsto, invece, nella finanziaria dello scorso anno. Credo sia sufficiente questo dato per dimostrare la non volontà di risolvere i problemi del cabotaggio, e quindi del riequilibrio del trasporto delle merci tra il nord ed il sud del nostro paese.

Per far fronte alla concorrenza internazionale che si svilupperà a partire dal 1993, lo sforzo finanziario deve essere più ampio e comunque riferito a tempi più lunghi di quelli previsti. Mi richiamo, quindi, al senso di responsabilità del ministro Vizzini affinché in sede governativa si assicurino al cabotaggio nuove e maggiori risorse.

PINO LUCCHESI. Poiché non intendo dilungarmi in discussioni di carattere generale e filosofico, mi limito a prendere atto della dichiarazione del ministro Vizzini, e cioè che l'approvazione della legge sull'economia adriatica non sottrarrebbe ogni fondo disponibile per una normativa sul cabotaggio da approvare entro la fine dell'anno. Però, debbo anch'io constatare un dato di fatto, e cioè che il disegno di legge finanziaria 1989 dimezza le risorse

per questo settore stanziato nella finanziaria 1989, passando da 1.230 a 60 miliardi nel triennio, per di più con slittamento in avanti di un anno.

Rispetto a questo segmento sul quale abbiamo finora speso tante parole, vi è dunque qualche elemento di preoccupazione. Sul piano generale, recuperando anche argomentazioni già svolte, non si può non rilevare, ad esempio, come le misure a sostegno dei settori che rientrano nella competenza di questa Commissione finiscano con l'essere drasticamente ridimensionate e spostate senza per altro essere giustificati da argomentazioni reali e convincenti.

Ci troviamo di fronte a due disegni di legge, uno assegnato in sede legislativa alla nostra Commissione ed un altro di accompagnamento alla legge finanziaria per il 1990, concernenti entrambi il settore dei trasporti. Sono del parere che sia più opportuno procedere ad un abbinamento dei provvedimenti, derubricando il disegno di legge e la proposta di legge sul cabotaggio in sede referente. Ciò consentirebbe alla Commissione di approvare i provvedimenti utilizzando le corsie preferenziali previste per i disegni di legge di accompagnamento alla legge finanziaria.

Diversamente, signor presidente, la Commissione potrebbe verificare se sussistono le condizioni — che potenzialmente ritengo vi siano — per introdurre con formule emendative le norme relative al cabotaggio all'interno del disegno di legge concernente il settore dei trasporti che accompagna la legge finanziaria.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei 50 miliardi stabiliti dalla legge finanziaria per il 1989 a favore delle agevolazioni fiscali all'armamento ed al cabotaggio, potremmo verificare la possibilità di introdurre una normativa di tal genere nell'ambito del provvedimento sul cabotaggio.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi rendo conto che l'emergenza dell'Adriatico riveste una certa priorità, ma non ritengo opportuno che ciò determini una minore attenzione nei confronti del provvedimento di primaria importanza concernente il cabotaggio.

Dalla fine dell'estate ad oggi la nostra Commissione si è adoperata per risolvere il problema dei trasporti affrontando l'esame del provvedimento sull'intermodalità a cui però è strettamente connessa la questione del cabotaggio, senza risolvere la quale diventa inutile ogni altro intervento nel settore.

Non illustrerò la situazione delle cabotiere, già rappresentata da altri colleghi. Devo però rilevare una stranezza nel modo di procedere poiché la X Commissione, se riesce ad approvare per prima il provvedimento a sostegno dell'economia adriatica, potrà distrarre risorse di una certa entità dalla loro originaria destinazione. Si tratta di fondi finalizzati alla soluzione di un complesso di problemi che non riguardano solo il traffico marittimo, ma l'inquinamento, inconvenienti acustici, nonché l'impossibilità di garantire una viabilità ordinaria.

Potevamo comprendere la richiesta di stanziare una parte delle risorse per l'incremento del traffico fluviale che può concorrere alla risoluzione del problema del cabotaggio, ma non si giustifica il trasferimento di quei fondi per affrontare problemi che riguardano non la viabilità ma il turismo, la sicurezza e l'igiene della costa adriatica.

Per tali ragioni riteniamo che si debba rivedere la questione anche perché quando ci troveremo ad affrontare la complessa problematica dei trasporti, del cabotaggio e dell'intermodalità ci scontreremo con la necessità di utilizzare quegli stanziamenti che saranno sempre insufficienti, ma comunque indispensabili.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Concordo con le valutazioni emerse nel dibattito odierno, desidero però far presente che probabilmente non è stata ponderata sufficientemente la considerazione che è alla base di alcune restrizioni contenute nelle tabelle del disegno di legge finanziaria per il 1990.

Non vorrei che sfuggisse ai commissari l'impegno del Governo relativamente al lavoro portuale con la presentazione di un disegno di legge, attualmente all'esame del Senato, che prevede 1.750 miliardi per il

prepensionamento ed altre misure a favore dei lavoratori che operano in questo settore. Il Ministero, a seguito dell'accordo stipulato con i sindacati il 30 giugno scorso, si è trovato nella difficile situazione di dover negoziare lo stanziamento di cui vi ho indicato l'entità. L'impegno su più fronti diventa complesso tanto più in un anno in cui l'esecutivo ha stabilito di ridurre il fabbisogno dello Stato.

Desidero poi aggiungere che, indipendentemente dai tagli effettuati dalla legge finanziaria per il 1990, sono comunque previsti 220 miliardi per il triennio 1990-1992 a favore del cabotaggio. Possiamo discutere sull'utilizzo di tali fondi nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria e potranno essere oggetto di un provvedimento specifico già a partire dal mese di gennaio.

D'altra parte cercare di risolvere il problema del cabotaggio senza affrontare le questioni del lavoro portuale e della ricostruzione della portualità non avrebbe portato ad alcun risultato; ripeto, dobbiamo combattere su più fronti e ciò comporta qualche rinuncia; soltanto quando avremo sviluppato tutto il settore nel suo complesso potremo affermare di aver dato una risposta globale al problema.

GIORDANO ANGELINI. La prima questione che voglio affrontare riguarda la posizione della maggioranza e del Ministero della marina mercantile: è vero che bisogna affrontare in via definitiva la questione dei porti e del lavoro portuale, ma non si può puntare solo su questo aspetto, altrimenti significherebbe aver sbagliato indirizzo.

Dobbiamo essere in grado di affrontare la grande questione della qualificazione e degli investimenti nel settore dei trasporti, altrimenti arriveremo alla scadenza del 1992 con una situazione buona per quanto riguarda il lavoro portuale, ma carente in altri settori. Non so se ho capito male: vorrei conoscere anche il punto di vista della maggioranza.

Ma oltre alla necessità di recuperare nella legge finanziaria 1990 l'intero am-

montare delle risorse già stanziata nella finanziaria 1989, vorrei anche capire qual è il motivo per cui da tanto tempo del cabotaggio non se ne parla più, nel senso che dopo le audizioni in Comitato ristretto la legge è rimasta ferma per cinque mesi. Di questo ritardo l'opposizione non intende farsi carico, essa intende fare il suo mestiere e non vuole vedersi costretta a prendere decisioni all'ultimo minuto, dopo che la maggioranza ha passato mesi a fare non si sa bene cosa. Ripeto, non intendiamo assumerci responsabilità di questo genere, ed è un'affermazione; questa, che faccio con amicizia e con franchezza ai colleghi della maggioranza, e ricordo che allo scopo di accelerare questa normativa, noi avevamo dato il nostro assenso all'assegnazione in sede legislativa dei relativi provvedimenti.

Concludendo, dichiaro, a nome del gruppo comunista, il pieno consenso ad inserire, nel disegno di legge di accompagnamento alla finanziaria 1990, apposite norme sul cabotaggio, facendo contestualmente uno sforzo per recuperare, indistintamente, tutte le risorse disponibili.

PRESIDENTE. Poiché con grande attenzione abbiamo preso atto delle dichiarazioni del ministro, gli chiediamo di prendere atto, con altrettanta attenzione, dell'orientamento della Commissione, cioè quello di voler inserire nella legge di accompagnamento alla finanziaria 1990 una normativa sul cabotaggio utilizzando anche le risorse prenotate a vario titolo nella finanziaria 1990. L'impegno oggi assunto dalla Commissione è quello di pervenire, quanto prima, all'adozione di una normativa in materia.

SILVANO RIDI. Desidero formulare un'osservazione suggeritami dall'esperienza avuta allorché discutemmo del decreto-legge del Governo relativo al prepensionamento dei ferrovieri, a proposito del quale ricordiamo tutti che in Assemblea, a causa delle difficoltà incontrate a seguito dei pareri delle Commissioni V e XI, l'ipotesi del suddetto prepensionamento non è passata.

PRESIDENTE. Non per colpa nostra.

SILVANO RIDI. Certo, ma io permetto di dire, giustamente, che non è passata anche per nostra responsabilità, e non ho difficoltà a dichiararlo qui. Tenendo presente la situazione determinatasi nei porti nazionali, dove vi sono compagnie che per aver consentito in passato il cosiddetto « esodo », oggi risultano sottodimensionate, credo che con un provvedimento a favore dell'esodo dei portuali potremmo sì conseguire il risultato di diminuire gli organici, ma anche quello di aggravare ulteriormente il carico di lavoro delle suddette compagnie. Ripeto, a cosa può servire incentivare un esodo di massa quando ci troviamo di fronte a compagnie portuali che non possono far fronte ai carichi di lavoro in quanto i loro organici risultano sottodimensionati? Non vi è il rischio che anche in questo caso si compia un'operazione concordata o contrastata dalle organizzazioni sindacali soltanto ai fini del consenso e che poi si riverserebbe in termini di ulteriori costi sul sistema pubblico? Oggi, i lavoratori di certe compagnie si vedono costretti a lavorare anche diciassette ore al giorno: se questa è la realtà, come è possibile, dunque, incentivarle a licenziare ancora altro personale?

Concludendo, vorrei che il ministro illustrasse nel merito le finalità del provvedimento sul prepensionamento dei lavoratori portuali in esame al Senato.

FULVIO CEROFOLINI. Riservandomi di affrontare l'insieme degli argomenti proposti al momento opportuno, desidero svolgere una schematica riflessione, e mi auguro che il ministro sia così attento da registrarla. A proposito del lavoro portuale, il collega Ridi ha evidenziato realtà che certo esistono, anche se non ovunque riscontrabili con le stesse caratteristiche. A me risulta, per esempio, che a Genova il problema del prepensionamento dei lavoratori dell'ente porto si ponga in maniera anche più grave del prepensionamento dei lavoratori della compagnia portuale. Come ho detto all'inizio, mi limito a sottolineare questa realtà, riservandomi di svilupparla in modo più approfondito in altra sede.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, vorrei sapere se la proposta che ho formulata più volte (quella di abbinare il provvedimento sul cabotaggio al disegno di legge di accompagnamento alla finanziaria 1990, per il settore dei trasporti), sia stata o no formalmente accettata dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ritengo che sulla questione del finanziamento dei provvedimenti a sostegno del cabotaggio si sia svolta, tra ieri e oggi, una riflessione più che approfondita tra Commissione e ministro della marina mercantile.

Riservandomi di procedere ad alcuni accertamenti tecnici in merito a quale sia la strada proceduralmente migliore per

assicurare la sollecita adozione, entro la fine dell'anno, della normativa sul cabotaggio, secondo le due opzioni indicate dall'onorevole Lucchesi, rinvio ad altra seduta il seguito della discussione.

La seduta termina alle 10,25.

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 20 dicembre 1989*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO