

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

106.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111 e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale (5901)	3
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 5, 7
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	6
Chella Mario (gruppo comunista-PDS)	5, 6, 7
Facchiano Ferdinando, <i>Ministro della marina mercantile</i>	5, 6
Lucchesi Giuseppe (gruppo DC), <i>Relatore</i>	3

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,10.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111 e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale (5901).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111 e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

GIUSEPPE LUCCHESI, *Relatore*. La politica di difesa e di rilancio dell'economia marittima nazionale, avviata in attuazione delle direttive comunitarie da Governo e Parlamento tra il 1984 ed il 1985 con il noto piano di settore e le leggi n. 111 e n. 848 e consolidata in anni più recenti con le leggi n. 234 del 1989 e n. 107 del 1991 si pone come obiettivi l'ammodernamento della nostra flotta mercantile, già in rapido declino per età e consistenza, e la ristrutturazione della cantieristica nazionale, che a metà degli anni ottanta vedeva in cassa integrazione guadagni quasi i due terzi della forza lavoro.

Tale politica di rilancio delle attività marittime si iscrive peraltro a pieno titolo nella direzione tracciata dal piano

generale dei trasporti, che ha assegnato al vettore marittimo — definito come « modalità fondamentale nel sistema dei trasporti » — un ruolo strategico nella redistribuzione dei flussi di merci interni ed internazionali del paese, necessaria per salvaguardarne la competitività del sistema economico e le possibilità di ulteriore sviluppo.

Grazie anche all'andamento dei mercati marittimi negli anni immediatamente precedenti il 1990, pur tra le difficoltà derivanti dalla tardiva attuazione dei provvedimenti di legge dinanzi ricordati e dall'esiguità delle risorse disponibili, si può notare come la politica intrapresa dal Governo e dal Parlamento abbia già iniziato a dare dei risultati concreti.

Il carico di ordini dei nostri cantieri assicura la produzione fino a tutto il 1993, con una quota sul totale mondiale tutt'altro che trascurabile, il 3,2 per cento, che fa della nostra industria navalmeccanica una delle più dinamiche della Comunità europea nel reagire alla prevalenza cantieristica giapponese e coreana, pur in presenza di perduranti svantaggi comparativi sul piano dei costi.

L'ammodernamento della flotta è in corso con risultati significativi, come è testimoniato dal rapido espandersi della quota di naviglio di età inferiore ai dieci anni, passata tra il 1988 ed il 1990 dal 21 al 33 per cento, in netta controtendenza rispetto alla situazione prevalente nella media mondiale, dove si verificava un decremento di tale scaglione di età dal 38 al 36 per cento. Il processo di rinnovamento risulta ulteriormente rafforzato dall'ingente tonnellaggio di navi in costruzione, pari ad oltre il 13 per cento della consistenza della flotta attualmente

in esercizio. Da notare infine che il rinnovamento della flotta coincide con un suo miglioramento sotto il profilo qualitativo, tenuto conto delle sofisticate tipologie di navi consegnate e in costruzione e del loro elevato livello tecnologico.

A fronte di una positiva valutazione riguardo al quadro legislativo predisposto per sostenere la ristrutturazione della cantieristica e l'ammodernamento della flotta, bisogna prendere atto della esiguità ed inadeguatezza delle risorse finanziarie destinate a tal fine, che possono rivestire solo un carattere preliminare. Per mettere a frutto le circostanze favorevoli che vedono la nostra cantieristica ai primi posti nella Comunità quanto ad ordini in portafoglio, è necessario che all'applicazione dello strumento legislativo vengano destinate risorse sufficienti. Sotto questo profilo, bisogna sottolineare come secondo le valutazioni del Governo, così come risultano dalla relazione tecnica al disegno di legge in esame, gli investimenti in nuove costruzioni, trasformazioni di navi e ristrutturazioni di cantieri avviati entro il termine di scadenza della VI direttiva comunitaria (31 dicembre 1990) potrebbe raggiungere i 9 mila miliardi e comporterebbero un fabbisogno in limiti di impegno per contributi ai cantieri di circa 800 miliardi, cui bisogna aggiungere ulteriori 80 miliardi necessari a completare gli interventi previsti in vigenza della precedente V direttiva (legge n. 111 del 1985). In relazione a tali investimenti, sono inoltre da prevedere contributi all'armamento per circa 390 miliardi in limiti di impegno, sempre in applicazione della legge n. 234 del 1989.

A fronte di tali fabbisogni le risorse finanziarie stanziata sinora risultano ampiamente insufficienti, consentendo di sostenere non più di un decimo degli investimenti programmati.

Né bisogna trascurare, in proposito, i lunghi tempi di attuazione della legge n. 234 ed il conseguente slittamento di anni nella corresponsione dei contributi, tanto che l'erogazione ai cantieri è stata avviata questa estate, mentre quella in favore degli armatori non è ancora stata

iniziata. Tali ritardi finiscono per annullare, in buona parte, la funzione compensativa che queste provvidenze si propongono di fronte ai maggiori oneri gravanti sui cantieri e sui committenti italiani in relazione agli investimenti navali, con il fondato rischio di determinare un grave ed indebito disagio finanziario per talune aziende del settore, tanto da non poter escludere l'esito infausto di qualche commessa.

Gli accantonamenti previsti dalla legge finanziaria 1991, che vengono stanziati con il disegno di legge in esame, attribuiscono risorse essenziali per proseguire nei programmi intrapresi dagli armatori e dai cantieri sulla base delle leggi vigenti. Bisogna essere coscienti del fatto però che, nonostante il rifinanziamento, rimarranno senza copertura quasi il 70 per cento degli interventi a favore dei cantieri ed il 60 per cento di quelli destinati agli armamenti.

Il fabbisogno ulteriore risulta, sulla base delle stime governative, pari a 540 miliardi in limiti di impegno a favore della cantieristica per la costruzione e la trasformazione di navi (492,5 miliardi) e per la ristrutturazione dei cantieri (47 miliardi), nonché a 240 miliardi in limiti di impegno da destinare all'industria armatoriale per le commesse di navi nuove. A questi bisognerà aggiungere circa 12 miliardi in limiti di impegno per i contributi dovuti all'armamento in relazione all'acquisto di navi di età compresa tra i due e i dieci anni (di cui all'articolo 27 della legge attualmente in vigore), il che ha permesso di avviare tempestivamente l'ammodernamento della flotta senza dover attendere i lunghi tempi necessari all'approntamento delle nuove navi.

Nonostante il disegno di legge in esame si presenti come un provvedimento tampone, costituisce pur sempre uno strumento utile e oggettivamente necessario per la cantieristica e l'armamento nazionale. A giudizio del relatore esso rappresenta una prima risposta data dal Governo e dal Parlamento alle esigenze avvertite dal comparto che deve onorare un consistente *carnet* di ordini: questi ultimi

rischiano di essere messi in discussione se il disegno di legge non dovesse essere esaminato tempestivamente. A tal fine, invito il presidente della nostra Commissione a sollecitare l'espressione dei prescritti pareri da parte delle Commissioni competenti affinché l'iter legislativo possa concludersi celermente.

FERDINANDO FACCHIANO, Ministro della marina mercantile. Desidero ringraziare l'onorevole Lucchesi per la relazione svolta che illustra con completezza il tenore del provvedimento più volte sollecitato dal mio dicastero, da ultimo prima della chiusura per la pausa estiva.

Purtroppo, il disegno di legge dispone di risorse limitate rispetto alle esigenze avvertite dal settore cantieristico e da quello armatoriale, trattandosi sostanzialmente di un rifinanziamento delle leggi n. 111 del 1985 e n. 234 del 1989.

Nonostante l'inadeguatezza dei contributi, ritengo tuttavia che il provvedimento debba essere esaminato in tempi brevi. Nell'auspicare una maggiore attenzione da parte del Governo e dello stesso Parlamento al comparto navalmeccanico ed armatoriale, mi associo all'invito del relatore al fine di sollecitare le commissioni competenti nell'espressione del prescritto parere, affinché si possa rapidamente approvare il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. In attesa dei pareri che le Commissioni di merito dovranno esprimere, credo che da parte nostra si possa procedere ad un approfondimento della materia sulla quale incide il provvedimento in esame, considerando la strategia complessiva che deve essere delineata in relazione all'apporto che il finanziamento può dare. Non va dimenticato che alcuni armatori italiani chiedono una bandiera diversa dall'attuale: una problematica questa che, unita ad altre, potrebbe rappresentare l'oggetto di un confronto per definire le modalità di eventuali interventi in favore della cantieristica e dell'armamento italiano.

Voglio esprimere la mia opinione: quasi sempre, quando si pone in essere un'azione politica mancano i mezzi, mentre in altri casi le risorse esistono, ma si prescinde da una strategia politica; sarebbe quindi opportuno che si raggiungesse un equilibrio tra questi due poli.

Il disegno di legge n. 5901 deve concludere il suo iter al più presto e ciò perché sia possibile conservare ai settori navalmeccanico ed armatoriale i fondi ad essi assegnati dal provvedimento medesimo il quale, però, deve essere valutato in un'ottica più ampia e tenendo conto della strategia politica complessiva in cui si inserisce. A tal fine, ritengo opportuno approfondire la materia in discussione.

MARIO CHELLA. Il gruppo comunista-PDS è sempre attento e sollecito nell'affrontare l'esame dei provvedimenti miranti ad incentivare attività produttive; pertanto, il richiamo dell'onorevole Lucchesi non fa, nel nostro caso, che « sfondare una porta aperta ».

Il vero problema è quindi un altro, ossia che ci troviamo sempre di fronte — in particolare per quanto riguarda la cantieristica — a provvedimenti presentati dal Governo all'ultimo momento, quasi — per usare un gergo calcistico — in zona Cesarini.

Di conseguenza, questa Commissione ed il Parlamento vengono costantemente messi nella condizione di respingere un provvedimento o di accoglierlo così com'è, sapendo però che non approvarlo significa mettere in difficoltà la flotta, la cantieristica e soprattutto l'occupazione. Non è la prima volta che ci troviamo in questa situazione che, anzi, per il settore cantieristico rappresenta una costante.

Mi rendo conto che il ministro Facchiano svolge il suo incarico da poco tempo, ma il Governo nella sua collegialità ha la grave responsabilità di porre sempre il Parlamento in situazioni pressoché insostenibili, che ci impediscono di affrontare i problemi con serenità e, soprattutto, di porci obiettivi concreti e positivi, tra i quali quello, prospettato dal presidente Testa, di predisporre una stra-

tegia complessiva per il settore dell'economia marittima. In realtà, ci troviamo costantemente di fronte a misure contingenti che assumono la veste di provvedimenti-tampone. Già in altre occasioni ho lamentato questa situazione, ma le mie proteste sono rimaste inascoltate.

Il ministro Facchiano ha affermato di aver premuto perché la discussione del disegno di legge n. 5901 avvenisse prima dell'interruzione dei lavori parlamentari per le ferie estive, ma il provvedimento è stato presentato il 31 luglio di quest'anno, ossia quando il Parlamento ha sospeso la sua attività.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Il Parlamento ha cessato la sua attività il 3 agosto.

MARIO CHELLA. Il ministro Facchiano dovrebbe responsabilmente prendere atto del fatto che il provvedimento è stato presentato in ritardo, ossia quando il Parlamento stava per andare in ferie, mettendo il Parlamento stesso nelle condizioni di avviare la discussione solo alla ripresa dei lavori.

Fatta questa precisazione, ritengo si debba procedere nei nostri lavori e ciò significa, a mio avviso, dar luogo alla discussione sulle linee generali del disegno di legge n. 5901, che potrebbe svolgersi in un'unica seduta, decidendo eventualmente la costituzione di un comitato ristretto, affinché si possa giungere rapidamente all'approvazione del provvedimento ed all'introduzione delle modifiche che potranno essere accolte.

In sostanza, si tratta di dar corso alla discussione sulle linee generali, per poi procedere ad una rapida verifica in comitato ristretto e, quindi, passare alla presentazione in Commissione degli emendamenti e alla votazione finale del disegno di legge.

PRESIDENTE. Avverto che dovremo concludere la seduta quando, alle ore 16,30, riprenderanno i lavori dell'Assemblea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non voglio entrare nel merito del provvedimento, ma se vi è una reale urgenza di approvarlo ritengo si possa lavorare speditamente in Commissione anziché procedere alla costituzione di un comitato ristretto. Questa seconda soluzione provoca infatti disagio quanto meno ai gruppi che hanno un numero ridotto di rappresentanti e che sono già costretti a dividersi tra l'attività della Commissione e quella dell'Assemblea.

Ritengo inoltre necessario sollecitare l'espressione dei prescritti pareri da parte delle Commissioni competenti.

PRESIDENTE. Se i colleghi sono d'accordo, propongo che mentre si procede alla discussione ed all'approfondimento della materia oggetto del disegno di legge n. 5901, quest'ultimo possa essere inviato alle Commissioni competenti a formulare i prescritti pareri.

CESCO GIULIO BAGHINO. Le Commissioni interessate sono già state investite del parere.

PRESIDENTE. È però necessario sollecitarne l'espressione e nel frattempo procedere allo svolgimento della discussione sulle linee generali, in modo da guadagnare tempo. Acquisiti i pareri, potremo eventualmente decidere la costituzione di un comitato ristretto.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Non voglio sollevare alcuna polemica, ma poiché si è parlato di ritardo, voglio precisare che l'attuale Governo ha prestato giuramento il 13 aprile scorso, che sul provvedimento al nostro esame — il quale comporta un accantonamento in tabella B — si è reso necessario il concerto dei ministri competenti e che il Consiglio dei ministri lo ha approvato nel giugno di quest'anno, trasmettendolo alle Camere. Pertanto, più che una tempestiva assegnazione alla Commissione non si poteva ottenere.

Al di là delle polemiche, ritengo che si debba sollecitare l'intervento dei prescritti pareri, altrimenti l'esame dei provvedimenti slitterà dopo la discussione dei documenti finanziari con le conseguenze che tutti conosciamo.

PRESIDENTE. Prendo atto delle precisazioni del ministro Facchiano. Voglio però sottolineare che il disegno di legge n. 5901 è stato presentato il 31 luglio scorso e, quindi, questa Commissione ha potuto prenderne conoscenza solo dopo la pausa estiva. Da parte nostra, abbiamo impiegato solo il tempo necessario per nominare il relatore, essendo prassi abituale di questa Commissione svolgere i suoi compiti con una sollecitudine che talvolta può addirittura dar vita ad inconvenienti.

MARIO CHELLA. Ricordo che approvammo un provvedimento sul settore cantieristico addirittura nel corso di una crisi di governo.

PRESIDENTE. Per la precisione, interrompemo un viaggio all'estero per concludere l'iter di quel provvedimento.

Poiché, come ricordato poc'anzi, debbo sospendere la seduta a causa della concomitanza con i lavori dell'Assemblea, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 16 ottobre 1991.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO