

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

112.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 NOVEMBRE 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
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, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 19
Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS)	8, 9
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	8, 9, 15, 18, 19
Chella Mario (gruppo comunista-PDS)	4, 9, 14, 17
Cursi Cesare (gruppo DC)	12, 14, 16, 17
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	15
Facchiano Ferdinando, <i>Ministro della marina mercantile</i> .	5, 6, 7, 8, 10, 11, 16, 17
Fagni Edda (gruppo DP-comunisti)	9, 14, 17
La Penna Girolamo (gruppo DC)	18
Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i>	4, 8, 9, 10, 11, 16
Menziotti Pietro Paolo (gruppo comunista-PDS)	9
Sanguineti Mauro (gruppo PSI)	13
Votazione nominale:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	19

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,05.

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

(È approvato).

Seguito della 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 navalmecanico ed armatoriale (5901).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 navalmecanico ed armatoriale ».

Ricordo che nella seduta del 6 novembre corrente è stata chiusa la discussione sulle linee generali e si è deliberata la trasmissione alla Commissione bilancio, ai fini del prescritto parere, dell'emendamento 3.1 e dell'articolo aggiuntivo 4.01 del relatore.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sul provvedimento al nostro esame, con la seguente osservazione:

« Si invita la Commissione di merito a prevedere adeguate garanzie riferite all'utilizzazione dei fondi assegnati con il disegno di legge ».

Comunico altresì che la Commissione bilancio, in sostituzione del precedente parere, del quale ho dato lettura nella seduta del 6 novembre scorso, ha fatto

pervenire parere favorevole, a condizione che:

« all'articolo 1, al comma 1, siano sostituite le parole da "nei limiti di spesa complessiva" alla fine, con le seguenti: "nei limiti degli stanziamenti di cui al presente comma. Sono a tal fine autorizzati, nel triennio 1991-1993, limiti di impegno in ragione di lire 100 miliardi per l'anno 1991, 85 miliardi nel 1992 ed 80 miliardi nel 1993"; al comma 2 siano sostituite le parole da "nei limiti di spesa complessiva" alla fine, con le seguenti: "nei limiti degli stanziamenti di cui al presente comma. Sono a tal fine autorizzati, nel triennio 1991-1993, limiti di impegno in ragione di lire 40 miliardi per l'anno 1992 e lire 20 miliardi per l'anno 1993" ».

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati alla ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmecanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, in attuazione dell'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come sostituito dall'articolo 6 della legge 22 marzo 1985, n. 111, e dell'articolo 7 della medesima legge n. 111 del 1985, nonché degli articoli 2, 6, 7 e 14 della legge 14 giugno 1989, n. 234, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere i contributi previsti dalle norme stesse nei limiti di spesa complessivi di lire 550 miliardi in limiti di impegno nel triennio 1991-1993, in ragione di lire 100 miliardi per l'anno 1991, lire 185

miliardi per l'anno 1992, e lire 265 miliardi per l'anno 1993.

2. Per consentire ulteriori interventi a favore delle imprese armatoriali in applicazione degli articoli 9, 10, 11 e 12 della legge 14 giugno 1989, n. 234, come modificato dal decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere i contributi previsti dalle norme stesse nei limiti di spesa complessiva di lire 100 miliardi in limiti di impegno nel triennio 1991-1993, in ragione di lire 40 miliardi per l'anno 1992 e lire 60 miliardi per l'anno 1993.

Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, comma 1, sostituire le parole da Per consentire a contributi previsti dalle norme stesse con le seguenti:

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati alla ristrutturazione e razionalizzazione delle imprese navalmeccaniche, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, il ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere i contributi di cui all'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come sostituito dall'articolo 6 della legge 22 marzo 1985, n. 111, all'articolo 7 della medesima legge n. 111 del 1985, nonché agli articoli 2, 6, 7 e 14 della legge 14 giugno 1989, n. 234, con le modalità stabilite dalla presente legge.

1. 1.

All'articolo 1, comma 1, sostituire le parole da nei limiti di spesa complessiva fino alla fine con le seguenti nei limiti degli stanziamenti di cui al presente comma. Sono a tal fine autorizzati, nel triennio 1991-1993, limiti di impegno in ragione di lire 100 miliardi per l'anno 1991, 85 miliardi per l'anno 1992 e 80 miliardi per l'anno 1993.

1. 3.

All'articolo 1, comma 2, sostituire le parole da Per consentire fino a contributi previsti dalle norme stesse con le seguenti:

2. Per consentire ulteriori interventi a favore delle imprese armatoriali, il ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere i contributi di cui agli articoli 9 e 10 della citata legge n. 234 del 1989, nonché agli articoli 11 e 12 della medesima legge, come interpretati e integrati dall'articolo 1 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383, con le modalità stabilite dalla presente legge.

1. 2.

All'articolo 1, comma 2, sostituire le parole da nei limiti di spesa complessiva fino alla fine con le seguenti nei limiti degli stanziamenti di cui al presente comma. Sono a tal fine autorizzati, nel triennio 1991-1993, limiti di impegno in ragione di lire 40 miliardi per l'anno 1992 e di lire 20 miliardi per l'anno 1993.

1. 4.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Gli emendamenti 1.1 e 1.2, elaborati con l'assistenza della segreteria della Commissione e della direzione competente del Ministero della marina mercantile per una migliore comprensione del testo del disegno di legge, sono da intendersi come di natura meramente formale, mentre gli emendamenti 1.3 ed 1.4 recepiscono precise condizioni contenute nel parere della Commissione bilancio.

MARIO CHELLA. Vorrei sapere se il Governo abbia presentato la relazione prevista dall'articolo 2 della legge n. 107 del 1991, della quale avevo già chiesto notizie nella seduta del 16 ottobre scorso; è stato infatti richiesto con grande energia da più parti che egli ottemperi a questo suo dovere, che assume particolare

rilevanza nel momento in cui stiamo per approvare un provvedimento di sostegno all'industria navalmeccanica ed armatoriale.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Nella seduta della IX Commissione della Camera del 16 ottobre scorso è stato sollevato il problema della presentazione, da parte del titolare del Ministero della marina mercantile, della relazione prevista dall'articolo 2 della legge n. 107 del 1991 (rifiinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvidenze a favore della ricerca applicata al settore navale). A tale riguardo, ai fini della prosecuzione del dibattito sul provvedimento, farò alcune osservazioni concernenti l'esatta portata della previsione legislativa e degli impegni che ne scaturiscono per questa amministrazione.

La norma di cui all'articolo 2 della legge n. 107 del 1991, nell'aggiungere un comma all'articolo 2 della legge n. 234 del 1989, ha inteso introdurre un ulteriore meccanismo di controllo sull'applicazione di tale legge, diretto a verificare la conformità dell'azione delle imprese navalmeccaniche beneficiarie degli aiuti di cui al titolo I della legge stessa alla VI direttiva CEE ed al principio della degressività degli aiuti. In tal senso la norma si ripropone di verificare l'impatto che ha avuto l'erogazione dei contributi previsti dalla legge n. 234 del 1989 sull'assetto delle imprese di costruzione, trasformazione e riparazione navale ed in particolare sulla loro efficienza, produttività e competitività.

Pertanto, come si evince chiaramente dall'uso nella legge n. 107 del 1991 del termine « beneficiarie degli aiuti », la disposizione è riferita alle imprese che si siano giovate della concreta corrispondenza dei contributi disposti dalla legge in argomento e che, su tale presupposto, abbiano potuto rafforzare la propria posizione competitiva o porre in essere azioni volte alla ristrutturazione e razionalizzazione dell'azienda. Al momento non è

stato emanato alcun provvedimento di liquidazione dei contributi oggetto di tale normativa ed è stata adottata soltanto una minima parte dei provvedimenti di concessione relativi ai contratti ricadenti sotto l'impero della legge. Tali provvedimenti, per loro natura, sono di per sé inidonei ad incidere sulla realtà aziendale ed a stimolare processi di rinnovamento.

Per le predette ragioni viene a mancare qualsiasi possibilità per le imprese di riferire in merito agli effetti dell'intervento statale sulle azioni da esse svolte per conformarsi agli obiettivi della direttiva comunitaria e, conseguentemente, non si vede come il ministro possa riassuntivamente riferirne al Parlamento. Va piuttosto considerato che il disegno di legge n. 5901 è diretto proprio a reperire le risorse necessarie a rendere operativo il sistema di aiuti disposto dalla legge ed a consentire l'erogazione dei previsti contributi.

Se ne deve concludere che la presentazione delle relazioni *ex lege* n. 107 del 1991 non solo non può in alcun modo essere considerata propedeutica rispetto alla discussione del merito del provvedimento, ma sarà resa possibile solo dall'approvazione dello stesso e dalla conseguente erogazione di contributi statali. Tale è stata peraltro l'interpretazione data alla norma dagli operatori del settore, di cui solo una parte ha fornito elementi al riguardo. Le poche informazioni disponibili non sono in ogni caso significative, tenuto conto che il regolamento disciplinante gli albi speciali delle imprese navalmeccaniche non ha ancora completato il suo *iter* e l'intero sistema scaturito dalla legge n. 234 del 1989 non può dirsi perciò completamente operativo.

Per la predisposizione delle relazioni da parte delle imprese beneficiarie degli aiuti si rende inoltre opportuna l'emanazione di specifiche direttive ministeriali, poiché dalle relazioni pervenute risulta che gli elementi informativi sono stati forniti in modo eterogeneo e difformemente da quanto prescritto dall'articolo 2 della legge n. 107 del 1991. Gli adempimenti contenuti in tale legge sono per-

tanto da intendersi riferiti alla piena applicazione del regime di aiuti in questione, per cui potranno essere effettuati solo a consuntivo, a seguito dell'espletamento delle procedure di liquidazione dei contributi e dopo aver impartito alle imprese interessate le istruzioni del caso.

PRESIDENTE. Dunque il ministro non ha predisposto la relazione richiesta dalla legge perché non vi sono le condizioni oggettive, non essendo stata resa operativa la legge stessa a causa della mancata corresponsione dei contributi finalizzati agli scopi della direttiva comunitaria.

FERDINANDO FACCHIANO, Ministro della marina mercantile. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.1, 1.3, 1.2 e 1.4 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 1.3 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 1.2 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 1.4 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Per l'erogazione dei contributi accordati ai sensi dell'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come sostituito dall'articolo 6 della legge 22 marzo 1985, n. 111, e dell'articolo 7 della medesima legge n. 111 del 1985, e degli arti-

coli 2, 6, 7 e 14 della legge 14 giugno 1989, n. 234, sulla base delle autorizzazioni di spesa di cui alla presente legge, il Ministro della marina mercantile autorizza le imprese beneficiarie ad accendere mutui in lire italiane, nei limiti degli importi del contributo concesso, con istituti di credito nazionali od europei, i quali potranno operare anche in deroga alle loro norme statutarie.

2. L'ammortamento dei mutui di cui al comma 1 è a carico dello Stato ed i relativi importi verranno corrisposti direttamente agli istituti di credito che hanno concesso i mutui anzidetti, alle scadenze di cui al comma 3, in venti semestralità, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro del tesoro, su proposta del Ministro della marina mercantile, che provvederà anche ad individuare gli istituti di credito che intendano operare nel settore.

3. I mutui di cui al comma 1 devono prevedere un piano di ammortamento con scadenze semestrali, al 30 giugno ed al 31 dicembre di ciascun anno, per una durata di dieci anni.

4. Le operazioni di mutuo di cui al presente articolo potranno essere perfezionate ad un tasso non superiore a quello stabilito con il decreto del Ministro del tesoro, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, della legge n. 234 del 1989, in vigore al momento della stipula del contratto di mutuo.

5. Le imprese navalmeccaniche beneficiarie dei contributi accordati ai sensi dell'articolo 11 della legge 14 agosto 1982, n. 599, come sostituito dall'articolo 6 della legge 22 marzo 1985, n. 111, e dell'articolo 7 della medesima legge n. 111 del 1985, o degli articoli 2, 6, 7 e 14 della legge 14 giugno 1989, n. 234, autorizzate all'accensione dei mutui di cui al comma 1 del presente articolo, entro 30 giorni dalla notifica dell'autorizzazione e dietro presentazione di un piano di ammortamento calcolato su un tasso di interesse più favorevole di quello praticato dagli istituti di credito, possono rivolgere istanza per rinunciare alla stipula del mutuo ed ottenere che la corresponsione

sione dei contributi avvenga in 20 semestralità, secondo il piano di ammortamento presentato con rate da erogarsi direttamente alle imprese stesse.

Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 2, comma 1, sostituire le parole da 1. Per l'erogazione fino a il ministro della marina mercantile autorizza con le seguenti 1. Per la corresponsione dei contributi di cui al comma 1 dell'articolo 1, il ministro della marina mercantile autorizza.

2. 1.

All'articolo 2, sostituire il comma 5 con il seguente:

5. Le imprese navalmeccaniche autorizzate alla accensione dei mutui di cui al comma 1, entro 30 giorni dalla notifica dell'autorizzazione e dietro presentazione di un piano di ammortamento calcolato su un tasso di interesse più favorevole di quello praticato dagli istituti di credito, possono rivolgere, al ministro della marina mercantile, istanza per rinunciare alla stipula del mutuo e ottenere che i contributi di cui al comma 1 dell'articolo 1 siano corrisposti direttamente ad esse in 20 rate semestrali, secondo il piano di ammortamento presentato.

2. 2.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 2.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 2.2 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

1. Il contributo di cui all'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234, accordato secondo le modalità di cui all'articolo 2 della presente legge, è concesso e liquidato in via provvisoria dopo l'inizio dei lavori di costruzione o trasformazione, relativamente ad un importo non superiore del 75 per cento del prezzo ritenuto accettabile, dietro presentazione da parte dell'impresa interessata di idonea fidejussione bancaria. La fidejussione è a garanzia della eventuale restituzione allo Stato di quanto da questo già erogato o da erogare all'istituto finanziatore per capitale, interessi ed oneri, nel caso di anticipata estinzione totale o parziale del mutuo acceso dalla impresa beneficiaria per l'ipotesi che quest'ultima per una qualsiasi ragione decada in tutto o in parte dal contributo già concesso, e dovrà avere validità fino alla concessione del contributo in via definitiva di cui al comma 2.

2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso e liquidato in via definitiva alla conclusione dei lavori di costruzione o trasformazione, sulla base del prezzo congruo definitivamente accertato al detto momento, nonché del calcolo per il riferimento del contributo alla data di stipulazione del contratto o di inizio lavori ai sensi dei commi 8 e 9 dell'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

Il relatore ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 3, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. I contributi di cui all'articolo 2 della citata legge n. 234 del 1989, corrisposti con le modalità di cui all'articolo 2 della presente legge, sono concessi e liquidati, in via provvisoria, dopo l'inizio

dei lavori di costruzione o di trasformazione, per un importo non superiore al 75 per cento del prezzo ritenuto accettabile, per i lavori medesimi, dal Ministero della marina mercantile, previa presentazione, da parte dell'impresa interessata, di idonea fideiussione bancaria. La fideiussione, nel caso di decadenza per qualsiasi ragione dell'impresa beneficiaria, in tutto o in parte, dal diritto al contributo e di conseguente anticipata estinzione, totale o parziale, del mutuo da essa acceso, garantisce la restituzione allo Stato degli importi che lo Stato abbia versato o debba versare all'istituto di credito finanziatore per capitale, interessi ed oneri. La fideiussione è prestata fino alla concessione definitiva dei contributi, ai sensi del comma 2.

3. 2.

All'articolo 3, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Nel comma 9 dell'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234, le parole « e per un periodo non superiore a trenta mesi » sono soppresse.

3. 1.

All'articolo 3, dopo il comma 2-bis, aggiungere il seguente:

2-ter. Agli eventuali maggiori oneri derivanti dall'applicazione del comma 2-bis si provvede nei limiti degli stanziamenti autorizzati dall'articolo 1 della presente legge.

3. 3.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Ricordo che l'emendamento 3.2 ha carattere formale e che l'emendamento 3.3 è volto a recepire una condizione espressa dalla Commissione bilancio nel pronunciare parere favorevole sull'emendamento 3.1.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo parere

favorevole sugli emendamenti 3.2 e 3.3. Per quanto riguarda l'emendamento 3.1, ho già espresso le mie perplessità nella precedente seduta, perché con esso si dà per scontato il ritardo nell'erogazione dei contributi previsti dalla legge n. 234 del 1989, prevedendo che si paghi una sorta di interesse per tale ritardo. Tuttavia il Governo si rimette alla Commissione, fermo restando il suo impegno a far pagare puntualmente quanto è dovuto per l'attuazione della legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 3.2, accettato dal Governo.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 3.1.

GIORDANO ANGELINI. Il gruppo comunista-PDS è contrario all'emendamento 3.1 innanzitutto perché sancisce la morosità del Governo e poi perché introduce un precedente pericoloso in una situazione nazionale in cui gli aiuti statali non riguardano soltanto la cantieristica ma molti altri settori. In terzo luogo con tale emendamento si potrebbe addirittura stimolare indirettamente la morosità del Governo per far sì che vengano pagati gli interessi sul credito accumulato. Per questi motivi annuncio il voto contrario del mio gruppo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 3.1, sul quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 3.3.

CESCO GIULIO BAGHINO. A proposito di tale emendamento vorrei, come dicono i napoletani, «essere spiegato», perché non mi rendo conto di come si possa, nei limiti degli stanziamenti autorizzati dall'articolo 1 del disegno di legge, provvedere agli eventuali maggiori oneri derivanti dall'applicazione del comma 2-bis. Se non ho capito male, tali stanziamenti sono fatti a risparmio, per poi accantonarne eventualmente altri.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Si tratta di una norma introdotta dietro sollecitazione della Commissione bilancio per mettere la cantieristica nazionale in condizioni di parità rispetto a quella europea. Del resto, il fatto che abbiamo già approvato l'emendamento 3.1 determina conseguenze in questo campo.

PRESIDENTE. L'intera partita va giocata all'interno di stanziamenti non aggiuntivi, ma già esistenti, al fine di evitare maggiori spese.

GIORDANO ANGELINI. È stata inserita una norma che stabilisce una cosa aberrante, e cioè che lo Stato debba pagare gli interessi sui ritardati pagamenti. Avete introdotto una cosa incredibile!

PIETRO PAOLO MENZIETTI. In base al comma che la Commissione bilancio ha chiesto di introdurre bisognerà ridurre gli stanziamenti già erogati!

MARIO CHELLA. Il gruppo comunista-PDS, dopo aver votato contro l'emendamento 3.1, si asterrà dalla votazione sull'emendamento 3.3, che è una conseguenza del precedente e che introduce un meccanismo perverso.

EDDA FAGNI. Il gruppo DP-comunisti voterà contro l'emendamento 3.3 che, combinandosi con l'emendamento 3.1, configura una manovra perversa. Si è infatti previsto che se il Governo ritarderà nell'erogazione degli stanziamenti dovrà pagare gli interessi e, per fare ciò, potrà attingere ai già esigui finanziamenti. Mi rendo conto che questo emendamento è stato presentato conformemente alle indicazioni della Commissione bilancio, tuttavia ritengo che la sua approvazione svuoterebbe parecchio il valore dell'intero provvedimento.

CESCO GIULIO BAGHINO. A nome del gruppo dell'MSI-destra nazionale, così come ero contrario all'emendamento 3.1, voterò anche contro l'emendamento 3.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 3.3 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

1. Il contributo di cui all'articolo 6 della legge 14 giugno 1989, n. 234, accordato secondo le modalità di cui all'articolo 2 della presente legge, è concesso e liquidato alle imprese interessate successivamente all'approvazione delle iniziative ai sensi del comma 4 del menzionato articolo 6, in via provvisoria in relazione al 50 per cento dell'importo dell'investimento approvato e dietro presentazione di idonea fidejussione bancaria. La fidejussione è a garanzia della restituzione allo Stato di quanto da questo già erogato o da erogare all'istituto finanziatore per capitale, interessi ed oneri, nel caso di anticipata estinzione totale o parziale del mutuo acceso dalla impresa beneficiaria per l'ipotesi che quest'ultima per una qualsiasi ragione decada in tutto o in parte dal contributo già concesso, e dovrà avere validità fino alla concessione del contributo in via definitiva di cui al comma 2.

2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso e liquidato in via definitiva a seguito della verifica della realizzazione del piano di investimento nei limiti dell'ammontare delle spese sostenute, nonché dell'importo dell'iniziativa approvata.

Il relatore ha presentato i seguenti emendamento, articolo aggiuntivo e subemendamento:

All'articolo 4, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. I contributi di cui all'articolo 6 della citata legge n. 324 del 1989, corrisposti con le modalità di cui all'articolo 2

della presente legge, sono concessi e liquidati in via provvisoria per un importo pari al 50 per cento dell'investimento approvato ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 6, previa presentazione, da parte dell'impresa interessata, di idonea fideiussione bancaria. La fideiussione, nel caso di decadenza per qualsiasi ragione dell'impresa beneficiaria, in tutto o in parte, dal diritto al contributo e di conseguente anticipata estinzione, totale o parziale, del mutuo da essa acceso, garantisce la restituzione allo Stato degli importi che lo Stato abbia versato o debba versare all'istituto di credito finanziatore per capitale, interessi ed oneri. La fideiussione è prestata fino alla concessione definitiva dei contributi, ai sensi del comma 2.

4. 1.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

ART. 4-bis.

1. I contributi di cui agli articoli 2, 6 e 7 della legge 14 giugno 1989, n. 234, sono da considerarsi erogati in conto capitale e ad essi si applica la disposizione di cui all'articolo 55, comma 3, lettera b) del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

4. 01.

All'articolo aggiuntivo 4. 01 dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Agli eventuali oneri derivanti dall'applicazione del comma 1 si provvede nei limiti degli stanziamenti autorizzati dall'articolo 1 della presente legge.

0. 4. 01. 1.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo parere favorevole sulle proposte di modifica presentate dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 4.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo 4.01 del relatore ed al relativo subemendamento 0.4.01.1.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo 4.01, formalmente sostenuto dal Governo ed anch'esso inviato alla Commissione bilancio lo scorso 6 novembre, è volto a considerare erogati in conto capitale i contributi previsti dalla legge, in base ad una normativa formalmente concordata fra il Ministero delle finanze e quello della marina mercantile. Il subemendamento 0.4.01.1 recepisce una condizione posta dalla Commissione bilancio nell'esprimere parere favorevole sull'articolo aggiuntivo al quale tale subemendamento è riferito.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento 0.4.01.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 4.01 del relatore, accettato dal Governo, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

1. Ai fini dell'accoglimento delle istanze per l'ottenimento dei contributi di cui agli articoli 9 e 10 della legge 14 giugno 1989, n. 234, il Ministro della marina mercantile, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, determina, con proprio decreto, la tipologia delle iniziative da assistere prioritariamente in relazione alla loro conformità all'interesse dell'economia nazionale ed alla loro ri-

spondenza alle finalità di adeguamento strutturale delle flotta.

2. Le imprese armatoriali che intendano ottenere la concessione dei contributi di cui agli articoli 9 e 10 della legge 14 giugno 1989, n. 234, sono tenute a fornire al Ministero della marina mercantile, oltre ai documenti prescritti dalla vigente normativa, idonea documentazione comprovante lo stato di consistenza e la situazione patrimoniale e finanziaria delle imprese stesse, nonché i programmi di sviluppo aziendale che esse intendono realizzare mediante i contributi richiesti, con particolare riferimento al settore d'impiego delle unità da assistere.

Sono stati presentati il seguente emendamento ed articolo aggiuntivo:

All'articolo 5, comma 1, sostituire le parole da Ai fini dell'accoglimento fino a 234, con le seguenti Ai fini della concessione dei contributi di cui agli articoli 9 e 10 della citata legge n. 234 del 1989.

5. 1.

Il Relatore.

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

ART. 5-bis.

1. La riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione non si applica alle navi iscritte in registri stranieri abilitate alla navigazione con bandiera italiana a seguito di iscrizione negli speciali registri nazionali di cui al secondo e al terzo comma dell'articolo 145 del codice della navigazione, qualora le stesse navi siano armate con equipaggio esclusivamente italiano.

5. 01.

Cursi.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sottolineo il carattere formale del mio emendamento 5.1.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 5.1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Cursi 5.01.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Cursi è molto importante perché incide sulla normativa nazionale e comunitaria, anche nella prospettiva dell'unificazione europea. Da una parte esso produce effetti positivi, nel senso che determina l'ingresso sotto la bandiera italiana del naviglio collocato, per esempio, sotto bandiere ombra; dall'altro però causa effetti negativi, perché sostanzialmente non favorisce l'armamento nazionale, anticipando alcune norme di liberalizzazione previste a livello comunitario rispetto alle quali, per salvaguardare il traffico di cabotaggio nazionale, è in atto una certa resistenza da parte sia del Ministero della marina mercantile sia dell'industria armatoriale.

Il relatore, in presenza di questi fatti di importante valenza, si rimette al Governo.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è contrario all'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Cursi, diretto a consentire l'effettuazione del traffico di cabotaggio alle navi temporaneamente autorizzate a battere bandiera italiana ai sensi dell'articolo 28 della legge n. 234 del 1989, per le seguenti ragioni. La finalità della normativa posta dagli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989, come già evidenziato nella comunicazione del Governo al Parlamento del 2 ottobre 1991, è principalmente quella di consentire una mag-

giore flessibilità d'impiego del naviglio con il ricorso temporaneo a *joint ventures* o alla locazione delle navi a soggetti stranieri e ciò nell'intento di fronteggiare i costi crescenti delle flotte ed il calo di competitività delle imprese di navigazione. La simmetrica previsione di un'iscrizione temporanea di navi straniere in speciali registri italiani è stata operata sia perché la reciprocità al riguardo è richiesta dagli altri paesi che ammettono tale pratica sia perché non sarebbe stato opportuno escludere un maggior utilizzo della bandiera italiana. In maniera espressa, la legge n. 234 del 1989 ha però escluso che queste navi possano svolgere traffico di cabotaggio, sul presupposto che le navi straniere ammesse temporaneamente a navigare sotto bandiera italiana non posseggono a pieno titolo i requisiti di nazionalità, essendone straniera la proprietà. Esse non possono in alcun modo perciò essere considerate « nazionali » agli effetti della riserva di cabotaggio, perché quest'ultima tutela il naviglio « italiano » sotto il duplice profilo della proprietà e della bandiera.

In secondo luogo, i paesi che prevedono nelle loro legislazioni la possibilità di un'iscrizione e di una dismissione temporanea delle navi limitano questa pratica ai traffici internazionali, proprio perché l'istituto serve a risolvere i problemi della competitività sul mercato mondiale e non a consentire modifiche delle normative nazionali in materia di riserva di cabotaggio.

Inoltre, quel che più conta sul piano dell'opportunità, è la considerazione delle gravissime conseguenze che si determinerebbero a carico dell'armamento italiano se un tale emendamento fosse accolto, in palese contraddizione con lo spirito del disegno di legge che è quello di favorire l'industria armatoriale e di salvaguardarne i livelli competitivi. Tale norma sarebbe estremamente pericolosa, in quanto, in questo difficile momento di transizione verso la logica di mercato, si verificherebbe una brusca rottura del processo di progressiva liberalizzazione dei traffici di cabotaggio, vanificando gli

effort del Governo per un passaggio che sia meno traumatico possibile. Tale emendamento, qualora accolto, aprirebbe i traffici interni ad una inarrestabile invasione da parte dell'armamento estero, che inevitabilmente approfitterebbe dei soli traffici più appetibili (quelli stagionali e per le isole) senza fare duraturi investimenti che avvantaggino la collettività e l'utenza e senza assicurare una stabile occupazione ai marittimi italiani. In termini di politica marittima, una così dirompente innovazione è perciò totalmente inopportuna.

Da ultimo si fa notare sul piano formale che, così come è redatto, l'articolo aggiuntivo non farebbe che confermare una norma già esistente, quella dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 66 del 1990, applicativo degli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989 che, in linea con la legge stessa, esclude la partecipazione di tali navi straniere ai traffici di cabotaggio. Si è propensi pertanto a ritenere che l'inserzione della parola « non » nel secondo rigo dell'emendamento sia dovuta ad un refuso tipografico.

Per tutte queste ragioni, invito l'onorevole Corsi a ritirare l'articolo aggiuntivo 5.01; diversamente, esprimerò parere contrario.

PRESIDENTE. Sentito il parere negativo del Governo, chiedo all'onorevole Corsi se intende mantenere l'articolo aggiuntivo 5.01.

CESARE CURSI. Premesso che non intendo ritirare il mio articolo aggiuntivo, le motivazioni espresse dal relatore dovrebbero convincere tutti del fatto che esso consentirebbe di passare dal fenomeno delle cosiddette navi ombra ad un naviglio battente bandiera italiana, con conseguente iscrizione in registri italiani, nell'ambito di un processo di normalizzazione e trasparenza. Inoltre le navi verrebbero armate con equipaggi esclusivamente italiani, garantendone in tal modo l'italianità con la presenza dei nostri lavoratori.

Le motivazioni esposte dal ministro mi sembrano antiquate rispetto ad un concetto protezionistico ammissibile qualche decennio fa, rispetto ad una problematica europea all'interno della quale unicamente i criteri di concorrenza ed imprenditorialità dovrebbero garantire qualsiasi tipo di impresa. Tali criteri, infatti, sono ritenuti fondamentali nell'ambito della normativa comunitaria in materia di trasporti e possono favorire soprattutto le imprese che intendono rimanere sul mercato europeo.

Si tratta di una linea di tendenza che dovrebbe portarci fra un paio di mesi ad inserirci in un contesto diverso, per non parlare di altri settori. Se esistono settori che devono essere tutelati, facciamo allora una sorta di oasi protetta, visto che esistono anche alleanze a carattere internazionale; abbiamo, infatti, sentito parlare di società a capitale straniero presenti in quasi tutti i settori: telefonia, costruzioni, automobili e così via. Se dobbiamo parlare di oasi protette per difendere alcuni « mercatini », è bene saperlo, ma se intendiamo essere presenti all'interno dell'Europa dobbiamo stabilire condizioni di trasparenza, garanzie favorevoli e, soprattutto, criteri di professionalità ed imprenditorialità.

MAURO SANGUINETI. Condivido i richiami che l'onorevole Cursi ha fatto all'Europa, ma lo pregherei di essere coerente: è molto semplice, infatti, rifarsi alla normativa europea, perché è sufficiente non approvare il disegno di legge al nostro esame e liberalizzare il cabotaggio, risolvendo così tutti i problemi di concorrenzialità e parità fra armamenti e cantieristica italiana.

In realtà, come l'onorevole Cursi sa bene, la Comunità europea emana direttive in materia sia di trasporti europei, sia di cantieristica e di armamenti e, per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, promuove una serie di incentivi di cui non parlerò in questo momento. Lo spirito di questo provvedimento è di consentire, attraverso un processo graduale, di

arrivare ad una liberalizzazione attraverso aiuti significativi da parte dello Stato italiano e contributi finanziari anche da parte della Comunità europea. Il ragionamento vale per i cantieri pubblici e privati, maggiori e minori. Analogo discorso è stato fatto per quanto riguarda l'armamento, dove è stato compiuto un ulteriore passo in avanti quando l'Italia ha cominciato ad applicare, sempre in base alle direttive della CEE, la « liberalizzazione » per i traffici internazionali. Per quanto riguarda il traffico di cabotaggio, non vi è nessun paese europeo che ha liberalizzato; anche la Grecia mantiene un atteggiamento protezionistico nei confronti del proprio naviglio, in attesa del 1° gennaio 1993.

Secondo me l'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Cursi è improponibile e chiedo al presidente di dichiararlo tale, per non rendere improponibile il disegno di legge nel suo insieme; esso infatti è in esatta contraddizione con lo spirito di quest'ultimo, che tende ad aiutare sia la cantieristica sia l'armamento privato. In termini concreti, l'articolo aggiuntivo prevede che un armatore od un imprenditore italiano con certe caratteristiche affitti (e non compri) per 30 o 60 giorni una nave con un equipaggio formato da marittimi italiani in esubero per recarsi, per esempio, in un paese extracomunitario, guadagnando vari miliardi; in questo modo si arreca un danno all'armamento pubblico. In presenza di questi fatti è pertanto inutile prendere provvedimenti a favore della Tirrenia. Mi domando quale coerenza vi sia nel presentare un articolo di questo genere, sul quale, in caso di votazione, mi esprimerò in senso negativo.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Sanguineti ha chiesto una dichiarazione di improponibilità, occorre precisare che vi sono questioni preliminari di merito e pregiudiziali di rito. Nel caso al nostro esame non vi è alcuna incompatibilità sotto il profilo del rito ma soltanto di contenuto in relazione al merito dell'arti-

colo aggiuntivo Corsi, come ha rilevato il ministro Facchiano; pertanto, se il presentatore non deciderà di ritirarlo, esso dovrà essere posto in votazione.

EDDA FAGNI. La questione dell'incompatibilità del contenuto dell'emendamento con il resto del disegno di legge è, a mio avviso, uno dei principali problemi. Tuttavia, il fatto richiamato dal collega Sanguineti che nessun paese della Comunità europea ha proceduto ad una liberalizzazione in questo campo, ci deve indurre a considerare... (*Commenti dell'onorevole Sanguineti*).

CESARE CURSI. Avete persino votato l'emendamento che stabilisce gli interessi sui ritardati pagamenti! È una vergogna!

EDDA FAGNI. Abbiamo fatto le stesse obiezioni ed abbiamo votato contro. Rispetto all'articolo aggiuntivo 5.01, occorre sottolinearne l'incompatibilità con il corpo della legge ed il fatto che nessun paese della Comunità abbia proceduto alla liberalizzazione nel campo del cabotaggio. Vi è inoltre una contraddizione con l'articolo 234 del codice della navigazione, che stabilisce una riserva di cabotaggio a favore delle navi nazionali, salvo diversa previsione contenuta in convenzioni internazionali. Bisognerebbe quindi che vi fosse una convenzione internazionale che consentisse di praticare il cabotaggio; l'articolo 145, commi 2 e 3, pur facendo riferimento a quanto affermava l'onorevole Corsi, alla fine prevede che per andare in deroga al disposto dell'articolo 234 occorre un decreto del ministro della marina mercantile. Pertanto non basta un articolo aggiuntivo per determinare una modifica soddisfacente.

CESARE CURSI. Penso che la forza di una legge sia superiore a quella di un decreto!

EDDA FAGNI. Vale comunque la prima considerazione che ho fatto, e cioè che con l'approvazione di quell'articolo

aggiuntivo si altererebbe completamente il senso della legge.

MARIO CHELLA. Il gruppo comunista-PDS voterà contro l'articolo aggiuntivo 5.01, innanzitutto perché, essendo in discussione una legge di rifinanziamento della cantieristica, la materia introdotta appare abbastanza estranea; in secondo luogo, siamo contrari anche per motivi sostanziali, in quanto con quell'articolo aggiuntivo si vuole anticipare ciò che accadrà quando vi sarà la piena liberalizzazione del traffico di cabotaggio. Attualmente non vi è una piena liberalizzazione e non si sa quando ciò avverrà; comunque in quel momento si dovrà operare in base a precise direttive comunitarie. Non riesco, pertanto, a comprendere questa furia antipatrice dell'onorevole Corsi.

Si dice che la liberalizzazione comporterà l'introduzione di criteri di maggiore modernità nella nostra flotta; se questo è l'obiettivo dell'onorevole Corsi, egli sbaglia completamente il modo di intervenire, poiché dopo il 1° gennaio 1993 probabilmente verranno introdotte alcune misure di liberalizzazione, soprattutto a livello di cabotaggio mediterraneo, anche se certamente ne saranno esclusi i collegamenti con le isole, per i quali è necessario garantire la continuità territoriale. Con l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Corsi si interviene in maniera indiscriminata anche per quanto riguarda questi ultimi, mettendo in grave difficoltà tutto l'armamento italiano che sviluppa cabotaggio, sia quello pubblico sia quello privato. Se davvero l'onorevole Corsi ed il partito a cui appartiene vogliono introdurre criteri di modernità nell'armamento italiano, questione sicuramente decisiva per reggere la concorrenza internazionale che comunque si verrà a sviluppare nei prossimi anni, da parte nostra da tempo insistiamo sulla necessità di approvare misure che incentivino il cabotaggio e l'intermodalità terra-mare, sui quali abbiamo presentato diversi anni fa una proposta di legge e su cui esiste persino un disegno di legge del Governo (si tratta

tuttavia di problemi per i quali questa maggioranza non ha mosso un dito). Pertanto i ritardi sono attribuibili soprattutto a questa maggioranza ed a questo Governo, che non si decide a prendere provvedimenti che incentivino il cabotaggio, introducendo criteri moderni nel trasporto terra-mare, altrettanto indispensabili nel trasporto interno delle merci. Da questo punto di vista — ripeto — vi è la completa inattività del Governo e della maggioranza; aspettiamo ancora che il relatore designato venga in questa Commissione per varare il provvedimento sul cabotaggio! Esiste invece all'interno della maggioranza e del Governo una gran confusione che impedisce di andare avanti.

Per tutti questi motivi siamo contrari all'articolo aggiuntivo 5.01 Cursi, che ci appare distortivo rispetto ai provvedimenti da adottare nel settore del cabotaggio.

CARLO D'AMATO. Vorrei prendere lo spunto dall'articolo aggiuntivo Cursi per affrontare un problema da tempo al centro della nostra attenzione, alla cui risoluzione manca l'apporto di un'iniziativa del Governo che ci metta in condizioni sia come Commissione sia come Parlamento di definire lo scenario che si prospetterà per l'Italia con l'apertura delle frontiere nel 1993. La sollecitazione dell'onorevole Cursi va in questa direzione, anche se crea una situazione che potrebbe apparire contraddittoria con lo spirito e la sostanza di questa legge; vi è comunque la necessità, della quale obiettivamente avvertiamo l'esigenza, di disciplinare meglio i nostri lavori in presenza di un'iniziativa governativa in questo campo.

Probabilmente l'articolo aggiuntivo 5.01 anticipa in maniera troppo rapida lo scenario che si aprirà nel 1993, però non credo che a questo si debba rispondere con un giudizio di chiusura da parte del Governo; non si può risolvere tutto con un voto contrario, lasciando le cose come stanno, ma dovrebbe esservi un'iniziativa

da parte del Governo, nella consapevolezza che ogni legge che approviamo rappresenta il modo di affrontare un problema specifico, con il rischio che sfugga il quadro complessivo.

Per quanto riguarda più in generale le misure sul cabotaggio, vorrei ricordare un'esigenza che ho più volte richiamato, quella cioè di verificare come le regioni ripartiscano i contributi alle società private incaricate del trasporto; mi riferisco in particolare alla regione Campania per quanto riguarda i collegamenti tra Napoli e le isole del Golfo, dove vi è una situazione non interamente riconducibile alla competenza delle regioni. Mi auguro che il ministro possa esporci la sua valutazione; da parte mia, ho cercato di ottenere dei dati con l'aiuto del servizio studi della Camera, ma non siamo stati in grado di ottenere dalla regione Campania una risposta né sui criteri della distribuzione dei contributi né sul quesito se la manovra rientri in un disegno di compatibilità fra l'armamento pubblico e quello privato. Condivido quanto ha affermato il collega Sanguineti, ma mi sembra giusto che su questa tematica si definisca un programma organico di interventi.

Abbiamo notato una discrasia di comportamento fra la Finmare ed i privati, per cui, a causa di una serie di questioni legate alla concorrenza, il capitale pubblico veniva utilizzato in maniera distorta rispetto all'impegno che le aziende private stanno approfondendo nel settore. L'onorevole Chella ha sollevato il problema, ma anche noi attendiamo una risposta in merito.

Poiché non giudico una sollecitazione positiva dal punto di vista politico l'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Cursi, che qualora approvato risulterebbe in contraddizione con il disegno di legge nel suo complesso, dichiaro il mio voto contrario.

CESCO GIULIO BAGHINO. Senza voler ripetere quanto abbiamo ascoltato nel corso degli interventi che si sono susseguiti, mi domando quale significato possa

avere estendere maggiori facoltà a navi straniere pur battenti bandiera italiana (questa è già una concessione che fu fatta a suo tempo, così come fu prevista un'eccezione per l'acquisto di navi straniere). Mi pare che nella situazione attuale, che vede in corso un'iniziativa della Finmare in relazione ai mezzi a disposizione del cabotaggio, il problema fondamentale sia quello della realizzazione dell'intermodalità; a mio avviso, infatti, la modifica proposta non ha alcuna ragione se non quella di porre vincoli nei confronti delle navi di proprietà straniera, dato che la condizione è, appunto, che l'equipaggio sia interamente italiano. Si ritiene forse di risolvere i problemi occupazionali di equipaggi che non riescono ad avere continuità nell'imbarco con una norma di questo genere? O piuttosto si tratta di un'apertura per avere più navi di proprietà straniera in concorrenza con quelle di proprietà italiana? Questo, infatti, sarebbe il risultato se dovesse essere approvato l'articolo aggiuntivo in questione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. L'intervento del collega D'Amato mi è parso molto equilibrato; ci troviamo in una situazione in cui dobbiamo fare attenzione a non incentivare certe pigrizie dell'armamento nazionale, innescando così una linea di resistenza senza prospettive. Chiedo, pertanto, al ministro se intenda impegnarsi per riproporre formalmente all'attenzione della Commissione i problemi reali che sono alla base dell'articolo aggiuntivo 5.01; in questo caso, infatti, potrebbero determinarsi le condizioni per chiedere all'onorevole Corsi di ritirarlo.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Ho ascoltato con molta attenzione le dichiarazioni dei colleghi sulle questioni poste dall'articolo aggiuntivo 5.01, che certamente sono di grande momento per l'armamento italiano, nella logica e nella filosofia comunitaria. Ho già chiesto — il presidente me ne darà atto — di essere ascoltato in Com-

missione in occasione della discussione delle leggi finanziaria e di bilancio sui problemi del cosiddetto scafo nudo ed in quella sede approfondiremo questa problematica, che è molto attuale ed interessante. In questi giorni sto anche prendendo contatti con i miei colleghi spagnoli, francesi e greci, al fine di raggiungere una posizione comune a Bruxelles, quando la CEE, abbandonando ogni remora, deciderà di arrivare alla completa liberalizzazione del cabotaggio; le conseguenze per il Parlamento italiano sono quelle che tutti possono immaginare e pertanto dovremo adeguarci a questa filosofia, anche se con gradualità.

Con l'impegno da parte mia di affrontare queste tematiche durante la sessione di bilancio, prego l'onorevole Corsi di ritirare il suo articolo aggiuntivo.

CESARE CURSI. Prendo atto dell'impegno del Governo a formulare una proposta operativa che consenta di dare risposta ai problemi che ho prospettato nel mio articolo aggiuntivo, che pertanto ritiro. Invito il presidente a fare in modo che si possa discutere dell'argomento al più presto, anche durante la sessione di bilancio.

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

ART. 6.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in 100.000 milioni di lire per l'anno 1991, 225.000 milioni di lire per il 1992 e 325.000 milioni di lire per il 1993, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1991, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Industria cantieristica e armatoriale (Direttiva CEE n. 81/363 e n. 87/167) (limiti di impegno) ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo avrebbe voluto presentare un articolo aggiuntivo concernente la cassa integrazione guadagni, volto a stabilire che le giornate di cassa integrazione rientranti nell'ambito delle unità previste dall'articolo 3, comma 4, del decreto-legge n. 6 del 1990, non utilizzate nel corso dell'anno 1990, possano essere usufruite entro il 30 giugno 1992. Poiché dagli accertamenti tecnici compiuti è emerso che su tale articolo aggiuntivo dovrebbero essere acquisiti i pareri di altre Commissioni, in particolare delle Commissioni bilancio e lavoro, il Governo rinuncia a presentarlo in questa sede, per evitare lo slittamento dell'approvazione del disegno di legge n. 5901 al termine della sessione di bilancio.

MARIO CHELLA. È inconcepibile che su una questione così importante come la cassa integrazione il Governo abbia atteso tanto per presentare un emendamento specifico, tanto da dover rinunciare a collocarlo nell'ambito di questo provvedimento come sarebbe stato giusto. Quindi, la sua posizione, signor ministro, è pretestuosa!

CESARE CURSI. Di quale emendamento si tratta?

MARIO CHELLA. Il Governo ha fatto finta di presentare un articolo aggiuntivo sulla cassa integrazione! Avrebbe dovuto presentarlo due mesi fa!

PRESIDENTE. Poiché siamo nell'imminenza della sessione di bilancio, il Governo non lo ha presentato riservandosi di farlo alla prima occasione utile.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

EDDA FAGNI. Esprimo il voto contrario del gruppo DP-comunisti sul disegno di legge di rifinanziamento della legge n. 111 del 1985 e della legge n. 234 del 1989, pur nella consapevolezza che tale provvedimento è necessario e che vi è stato e vi è un impegno di tutte le forze politiche, compreso il mio gruppo, a sostenere la cantieristica.

Dobbiamo constatare, secondo quanto è emerso dal dibattito e dalle audizioni svolte, che ci sono stati gravi ritardi nella erogazione dei finanziamenti alla cantieristica e all'armatoria pubblica e privata. Tali ritardi non sono addossabili alla responsabilità della Commissione, i cui lavori spesso sono stati ostacolati, in modo non sempre motivato, o da ritardi nell'espressione dei pareri da parte di altre Commissioni o da difficoltà interne alla maggioranza.

Pur dovendo operare nell'ambito della direttiva comunitaria, nella definizione dei finanziamenti sono emerse contraddizioni e limiti. Da una parte si definiscono i fondi a disposizione annualmente, che a nostro giudizio sono inferiori alle necessità, dall'altra si consente al Governo di ritardare i pagamenti, mettendo gli armatori e i costruttori in condizione di dover contrarre mutui per i quali il Governo stesso pagherà gli interessi, che però non sono aggiuntivi ma devono necessariamente essere contenuti nel *budget* previsto al comma 1 dell'articolo 1.

Mi soffermo solo su questa « perla » che è fra le più significative e che ci induce ad esprimere un voto contrario, auspicando che Fincantieri e Confitarma, se messe nelle condizioni di disporre in tempi reali dei finanziamenti, siano in grado e vogliano dare risposte chiare sulle scelte di politica cantieristica che intendono assumere in futuro.

MARIO CHELLA. Non vi è dubbio che il rifinanziamento della VI direttiva CEE, e quindi della legge n. 234 del 1989, sia questione urgente, anche perché, sulla base di quanto quella legge dispone, l'in-

dustria cantieristica e quella armatoriale si sono fortemente esposte dal punto di vista finanziario. Dunque, se siamo in uno Stato di diritto, lo Stato deve ottemperare ai suoi obblighi.

L'*iter* di questo disegno di legge è stato piuttosto confuso e travagliato, soprattutto perché il Governo, come al solito, ha provveduto con grave ritardo alla sua presentazione; di conseguenza la discussione non ha potuto che essere confusa ed affrettata.

Mentre il gruppo comunista-PDS, con senso di responsabilità, non ha presentato emendamenti proprio per favorire un *iter* rapido della legge, la maggioranza e il Governo hanno presentato numerosi emendamenti che, nel corso della discussione, non sono stati neppure in condizione di poter illustrare e sostenere. Impreparazione e superficialità sono stati i connotati del modo in cui si sono affrontate le questioni oggetto del disegno di legge in esame. In questo modo, fino all'ultimo istante, si è messo a rischio il rifinanziamento, con il pericolo di affossare due settori strategici per l'economia nazionale. Valga per tutti l'esempio di quanto avvenuto nella Commissione affari costituzionali. Teniamo presente che mentre noi approviamo un parziale rifinanziamento della VI direttiva, altri paesi europei come la Spagna e la Francia hanno già finanziato la VII direttiva.

Il gruppo comunista-PDS, pur rilevando la necessità e l'urgenza del rifinanziamento proposto dal disegno di legge, non può non tener conto dei comportamenti del Governo e della maggioranza, così come non può non tener conto che gli emendamenti 3.1 e 3.3 introducono, come già detto, un precedente assai pericoloso nella legislazione del nostro paese.

Infine, il gruppo comunista-PDS, per ragioni di coerenza con il suo precedente atteggiamento sulla legge n. 234 del 1989, non può non annunciare il suo voto contrario, non tanto al rifinanziamento —

ciò dovrebbe essere chiaro a tutti — ma per i comportamenti del Governo e della maggioranza, per le modalità di erogazione e per altre disposizioni del disegno di legge.

GIROLAMO LA PENNA. Sono lieto che l'invito alle competenti Commissioni perché esprimessero sollecitamente il loro parere sia stato recepito. Devo però far presente che il presidente della Commissione affari costituzionali ha inviato al presidente della nostra Commissione una lettera in data 14 novembre 1991 in cui, in modo singolare e per me inspiegabile, continua a dare una interpretazione assolutamente infondata della vicenda relativa all'approvazione della legge n. 111 del 1985. Il Presidente della Camera ebbe a dichiarare a suo tempo che l'*iter* parlamentare era stato regolare, per cui non è possibile muovere alcuna censura alla procedura con cui fu approvata quella legge.

CESCO GIULIO BAGHINO. Intervengo preliminarmente sull'ordine dei lavori. Secondo le decisioni assunte la scorsa settimana dall'ufficio di presidenza, l'inizio della seduta odierna era previsto alle 9,30 con all'ordine del giorno l'esame in sede referente della riforma dell'Ente ferrovie dello Stato. Pertanto, sono arrivato questa mattina alle 9,30, ma la seduta era già iniziata da mezz'ora e per di più l'ordine del giorno recava la discussione in sede legislativa del disegno di legge n. 5901. Non vorrei che questo modo di procedere diventasse una regola: non mi sono opposto alla trattazione dell'argomento all'ordine del giorno solo perché lo considero essenziale ed urgentissimo, ma non vorrei che si desse vita ad un precedente.

Per quanto riguarda il provvedimento al nostro esame, osservo che il problema della cantieristica impegna da diverse legislature questa Commissione, che si è trovata sempre in ritardo per quanto at-

tiene ai provvedimenti legati alle varie direttive approvate dalla CEE. Anche questa volta, mentre il Parlamento approva finanziamenti al settore navalmeccanico e armatoriale in virtù delle leggi n. 234 del 1989 e n. 111 del 1985, la CEE sta già studiando un'ulteriore direttiva che tende, sia pure gradualmente, all'azzeramento di ogni finanziamento del settore.

Contrariamente ai dati sull'entità della flotta dei vari Stati, il ritmo di espansione nel campo nazionale ci preoccupa soprattutto per le difficoltà che permangono sul piano della competitività.

Il provvedimento del quale si è appena conclusa la discussione ha dimostrato che il rifinanziamento non coprirà completamente i fabbisogni stimati e tecnicamente dimostrati; il che significa che già si prevede la presentazione di un provvedimento analogo, almeno per completare le misure previste dalla VI direttiva e forse anche per finanziare quelle di cui alla VII.

Per queste considerazioni e in particolare per il fatto che ormai è abitudine, quasi mai giustificabile, che la Commissione sia chiamata a discutere e ad approvare provvedimenti di rilevanza non soltanto finanziaria ma soprattutto attinenti alle esigenze della produzione ed ai problemi sociali che derivano dai lavori assegnati ai cantieri, il gruppo del MSI-destra nazionale dichiara il proprio voto favorevole sul disegno di legge. Auspico che la buona sorte ci porti finalmente un Governo ed un Parlamento capaci di formulare di formulare tempestivamente proposte e iniziative che risolvano i pesanti problemi attinenti alle attività portuali, alla esistenza dei cantieri navali, in una parola alla continuità della costruzione navale legata alle esigenze.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Baghino, ma per quanto riguarda la regolarità formale della convocazione della seduta, desidero farle rilevare che ieri po-

meriggio, al termine della Commissione in sede consultiva, è stato convocato ritualmente l'ufficio di presidenza della Commissione che, essendo venuto a conoscenza della espressione dei pareri da parte delle competenti Commissioni, ha deciso di anticipare la seduta odierna di mezz'ora, modificandone l'ordine del giorno per inserire alle ore 9 la discussione, in sede legislativa, del disegno di legge n. 5901. Di tale decisione è stata data comunicazione tempestiva a tutti i deputati e alla riunione dell'ufficio di presidenza sono stati invitati tutti i gruppi parlamentari.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non si può anticipare la convocazione per il semplice motivo che lo decidono due o tre elementi, per gli interessi che questo argomento coinvolge! Anch'io sono favorevole a questo provvedimento, ma per ragioni opposte.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere, ai sensi dell'articolo 90, comma 2, del regolamento, al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sul disegno di legge n. 5901.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 NOVEMBRE 1991

giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale » (5901):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Hanno votato sì	21
Hanno votato no	13

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Baghino, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Castrucci, Cerofolini, Colzi, Corsi, D'Amato Carlo, Faraguti, Lamorte, La Penna, Lucchesi, Maccheroni, Matulli, Piredda, Sanguineti, Sanza, Savio, Spina e Testa Antonio.

Hanno votato no:

Angelini Giordano, Borghini, Cannelonga, Chella, Ciancio, Ciocci Lorenzo, Fagni, Mangiapane, Menzietti, Petrocelli, Proietti, Ridi e Ronzani.

La seduta termina alle 10,30.

*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 2 dicembre 1991*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO