

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XI

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 DICEMBRE 1991

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE, ONOREVOLE FERDINANDO FACCHIANO, SULLA PRIMA APPLICAZIONE DEGLI ARTICOLI 28 E 29 DELLA LEGGE N. 234 DEL 1989 CONCERNENTI LA TEMPORANEA DISMISSIONE DI BANDIERA PER NOLEGGIO A SCAFO NUDO DI NAVI NAZIONALI A SOGGETTO STRANIERO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Comunicazioni del ministro della marina mercantile, onorevole Ferdinando Facchiano, sulla prima applicazione degli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989 concernenti la temporanea dismissione di bandiera per noleggio a scafo nudo di navi nazionali a soggetto straniero:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	3, 6, 10
Chella Mario (gruppo comunista-PDS)	6, 7
Cursi Cesare (gruppo DC)	7
Facchiano Ferdinando, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3, 6, 7, 8

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,40.

Comunicazioni del ministro della marina mercantile, onorevole Ferdinando Facchiano, sulla prima applicazione degli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989 concernenti la temporanea dismissione di bandiera per noleggio a scafo nudo di navi nazionali a soggetto straniero.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro della marina mercantile sulla prima applicazione degli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989, concernenti la temporanea dismissione di bandiera per noleggio a scafo nudo di navi nazionali a soggetto straniero.

Prego il ministro di voler illustrare la questione del cosiddetto noleggio a scafo nudo.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Desidero innanzitutto ringraziare la Commissione che, con la notevole sensibilità sempre dimostrata nei confronti dei problemi che caratterizzano il settore della marina mercantile, ha attivamente operato in questi anni per assicurare alla cantieristica ed all'armamento nazionali una qualificata presenza sui mercati internazionali e preservare appieno il ruolo dell'economia marittima nel contesto economico nazionale.

Consapevole della piena disponibilità del Parlamento a mantenere un rapporto sempre più stretto con il Governo per la definizione degli obiettivi della politica a favore dei cantieri e dell'armamento e per un confronto costante sui risultati conseguiti nell'attuazione delle leggi di

settore — confronto che costituisce senza dubbio un efficacissimo metodo di lavoro — desidero indirizzare al Parlamento stesso questa comunicazione, che si ripropone di fare il punto sulla prima applicazione degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, che disciplinano l'istituto della dismissione temporanea di bandiera conseguente alla locazione a scafo nudo delle navi a soggetti stranieri (*bareboat charter registration*).

L'istituto, com'è noto, è finalizzato a rendere più flessibile, per le imprese armatoriali, l'impiego del naviglio, attraverso il temporaneo ricorso a forme di associazione (*joint venture*), o anche di puro e semplice affidamento (locazione) della propria nave a soggetto straniero che può godere di condizioni più favorevoli, soprattutto in termini di costi di gestione, di quelle offerte dalla bandiera italiana. È possibile realizzare così una più efficace presenza degli interessi nazionali soprattutto sui mercati anche molto lontani dal nostro paese, laddove l'alternativa nei confronti della concorrenza delle navi che battono bandiera di comodo è quella di adeguarsi o altrimenti scomparire.

La legge n. 243 del 1989, agli articoli 28 e 29, in un primo approccio al problema della internazionalizzazione delle condizioni di operatività delle nostre navi, ha posto una serie di condizioni e limiti, che acquistano rilievo al momento in cui, prima del rilascio della relativa autorizzazione ministeriale, un'apposita commissione, in cui sono pariteticamente rappresentate sia la componente armatoriale che quella sindacale, è chiamata ad esprimere il parere sull'opportunità della dismissione temporanea, verificando al-

tresi la sussistenza dei requisiti richiesti e l'osservanza delle espresse prescrizioni che, in materia di lavoro marittimo, sono poste dall'articolo 29 della legge.

L'intervento, per molti aspetti determinante, di tale commissione paritetica, permette pertanto di realizzare una gestione controllata e socialmente concordata del fenomeno.

Se, quindi, l'obiettivo politico economico che ha ispirato l'istituto consiste nell'offrire all'armamento nazionale la possibilità di usufruire di più flessibili condizioni di operatività — evitando così la tentazione del ricorso alla bandiera di comodo *tout court*, con totale compromissione quindi degli interessi occupazionali nonché strategici, da sempre affidati alla flotta di proprietà nazionale — notevoli sono le garanzie chieste dai menzionati articoli 28 e 29 a tutela degli interessi occupazionali nonché della politica marittima generale del nostro paese, affidati al prudente apprezzamento del ministro della marina mercantile secondo il classico schema dell'articolo 156 del codice della navigazione in tema di dismissione della bandiera.

L'istituto è fondato sulla separazione tra la proprietà della nave — che resta italiana con tutto ciò che ne consegue anche in materia di tutela dei creditori ai sensi del nostro ordinamento — e la sua gestione operativa, che, in linea di principio, viene disciplinata dalla legislazione del paese di cui essa assume temporaneamente la bandiera.

Tuttavia, a tutela degli interessi pubblici e socio-economici connessi, il Governo ha previsto normativamente, anche con l'apposito regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 66 del 21 febbraio 1990, il pronto rientro delle navi sotto bandiera italiana alla scadenza dell'autorizzazione o in caso di sua revoca e la rimozione di ogni eventuale impedimento dell'esecuzione di un provvedimento di requisizione adottato dallo Stato italiano; il mantenimento delle navi nella più alta classe RINA finalizzato a consentire un controllo — sotto il profilo della sicurezza della navigazione —

sulle navi di proprietà italiana ancorché navighino sotto bandiera straniera; la tutela degli interessi dei lavoratori marittimi attraverso la stipulazione di appositi contratti collettivi nazionali con cui vengono stabilite le condizioni economiche e normative che il locatario dovrà applicare, ivi compresa la percentuale di marittimi italiani nella composizione dell'equipaggio; l'esecuzione, presso l'ufficio di iscrizione delle navi, di una procedura intesa a tutelare gli interessi di eventuali terzi creditori o titolari di diritti reali e di garanzia sulle navi.

Per poter valutare la portata ed il significato della pratica della dismissione temporanea di bandiera, occorre tener conto che il fenomeno, sia pure attraverso una molteplicità di forme, ha avuto in questi ultimi decenni una notevole diffusione in tutto il mondo ed in particolare nei paesi europei, che, a fronte dei crescenti costi connessi all'impiego delle bandiere tradizionali, si sono visti costretti, per arginare il calo di competitività delle proprie imprese di navigazione, a far ricorso a forme di impiego più flessibili e remunerative del naviglio.

Infatti, secondo dati riferiti peraltro al marzo 1990, le flotte dei paesi CEE che si avvalgono dell'istituto della temporanea dismissione di bandiera o di altre forme che comunque comportino la internazionalizzazione della loro gestione, è pari ad oltre il 50 per cento della loro consistenza.

L'Italia, al contrario, con la legge n. 234 ha scelto una soluzione indubbiamente meno radicale, per sua natura necessariamente reversibile, prevedendo un sistema nel quale la dismissione è limitata nel tempo — un apprezzamento in merito alla durata è espresso dalla stessa commissione paritetica —, la nave resta iscritta nelle matricole italiane come patrimonio dell'armamento nazionale e deve riassumere a pieno titolo la bandiera italiana alla scadenza del termine previsto nell'apposita autorizzazione.

È in virtù di queste peculiari caratteristiche dell'istituto che permane, ovviamente, il diritto del proprietario ad avva-

lersi delle provvidenze disposte dalla legge per il settore armatoriale: tali incentivazioni sono infatti essenzialmente correlate alla costruzione od alla trasformazione del naviglio nei cantieri nazionali (od in quelli della CEE) ed alla circostanza che la nave resta iscritta nelle matricole del nostro paese come componente del patrimonio strutturale della nostra flotta.

Nella prima fase di applicazione, iniziata nel 1990, degli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989 su 19 autorizzazioni concesse è stata ad oggi effettivamente dismessa temporaneamente la bandiera da 17 unità per un valore del 4,8 per cento sul totale della flotta mercantile (con esclusione delle unità di diporto e pescherecci).

In particolare l'istituto ha interessato dieci navi cisterna (per un totale di 245.807,68 tonnellate di stazze lorde), due portacontenitori per carichi refrigerati (per un totale di 18.200 tonnellate di stazze lorde), quattro portarinfuse (per un totale di 143.097 tonnellate di stazze lorde), l'unità portabestiami (12.889 tonnellate di stazze lorde). Sono inoltre in corso di esame alcune ulteriori istanze per dieci unità.

Come si evince da quanto sopra rappresentato, a tutt'oggi il fenomeno ha interessato solo alcune tipologie di naviglio addetto al trasporto di merci, ivi compreso il trasporto di animali vivi e di petrolio.

Sono in fase di istruttoria presso l'amministrazione anche istanze per la dismissione di bandiera da unità adibite a servizi passeggeri di crociera, nonché di pescherecci.

L'amministrazione ha altresì affinato in questo periodo le proprie esperienze per un più puntuale controllo e vigilanza sulle unità in questione anche nei porti stranieri, al fine di verificare costantemente il permanere delle condizioni la cui sussistenza è stata *condicio sine qua non* per il rilascio dell'autorizzazione alla dismissione di bandiera. In particolare gli accertamenti saranno rivolti alla composi-

zione degli equipaggi, al rispetto dei contratti di lavoro stipulati per i marittimi italiani e stranieri, nonché delle condizioni di sicurezza delle unità stesse.

Non può inoltre non segnalarsi che nei primi sette mesi di quest'anno vi è stato un incremento di vendite all'estero ed è stata, quindi, definitivamente abbandonata l'immatricolazione in Italia di naviglio per un valore pari a circa l'11 per cento della flotta mercantile nazionale; trattasi di fenomeno di per sé complesso e bisognoso di più approfondite analisi, onde verificare entro quali limiti esso sia dovuto a svecchiamento ed ammodernamento della flotta, ed in quali limiti, invece, a reali difficoltà gestionali.

Tutto ciò induce a valutare, comunque, in termini sostanzialmente positivi l'esistenza, nel nostro ordinamento, di una legislazione, come quella che ho descritto, che consente all'armamento di risolvere, almeno in parte, taluni problemi collegati ai costi di esercizio del naviglio, senza rinunciare alla proprietà delle navi.

Di fronte alla fuga incontrollata verso le bandiere di comodo che — è bene non farsi illusioni — non può essere efficacemente arrestata, l'autorizzazione all'esercizio della nave sotto bandiera straniera rappresenta un valido strumento per il contenimento ed il controllo del *flagging out* e costituisce altresì un mezzo per recuperare, quanto meno in parte, l'occupazione che rischia di andare ulteriormente ed irrimediabilmente perduta a seguito dell'accentuarsi della fuga verso le bandiere di convenienza.

Il sistema permette così di contemporaneamente gli opposti interessi, pubblici e privati, relativi alla flotta e, poiché amplia, in definitiva, la base operativa dell'armamento nazionale, potrebbe anche, in prospettiva, propiziare una ripresa della domanda complessiva di manodopera marittima italiana, derivante dall'incremento del numero di navi utilizzate (sia pure indirettamente) dagli armatori del nostro paese, che, ricordiamolo, sono tenuti ad assicurare che una certa percentuale di marittimi italiani sia imbarcata sulle navi locate a scafo nudo.

Vorrei essere, però, ben chiaro su di un punto: la dismissione temporanea di bandiera non è e non vuol essere la panacea per tutti i mali dell'armamento italiano. Essa risponde soltanto alle esigenze di questo particolare momento di transizione che le flotte occidentali stanno attraversando e costituisce in tal senso, un « male minore » rispetto a soluzioni più drastiche che implicherebbero la rinuncia totale del nostro paese ad un'adeguata flotta mercantile.

La dismissione temporanea va vista come una soluzione di breve periodo, un modo per aiutare l'industria marittima nazionale a superare questo momento di crisi particolarmente acuta, in vista di più incisivi provvedimenti che la Comunità economica europea ed il nostro paese dovranno adottare per assicurare ad essa più vantaggiose condizioni gestionali e poter finalmente restituire competitività alla flotta nazionale.

Onorevoli deputati, nel confermare il mio impegno a ritornare in questa sede dopo le opportune verifiche a livello interno, nonché a livello comunitario, per più incisivi provvedimenti a favore dei settori dell'economia marittima del nostro paese, e mentre è evidente che ulteriori passi dovranno essere compiuti per giungere ad un abbattimento dei costi del trasporto marittimo e ad un allineamento delle condizioni di partenza dei vettori europei nel quadro di un'armonizzazione da elaborare in sede comunitaria, avevo il dovere, per ragioni di correttezza nei confronti del Parlamento, di riferire in ordine all'attuazione di una normativa che opportunamente le Camere hanno deciso di adottare tre anni or sono a salvaguardia degli interessi della marina mercantile italiana.

Infine, quanto prima verranno istruite le pratiche per dar corso alle istanze che sono state presentate e che sono ancora in fase istruttoria.

MARIO CHELLA. Se non erro, le istanze sono dieci; vorrei sapere quali tipologie di navi riguardino.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Riguardano le petroliere, una nave da pesca e, per la prima volta, una nave da crociera.

MARIO CHELLA. Vorrei far rilevare l'assenza dei capigruppo del partito socialista e della democrazia cristiana, che non mi sembra affatto trascurabile.

PRESIDENTE. Onorevole Chella, l'audizione non verte sulla presenza dei vari gruppi, ma sulle comunicazioni del ministro.

MARIO CHELLA. Signor presidente, desidero soltanto fare un rilievo che desidero resti agli atti, dopo di che proseguirò il mio intervento. Tale assenza sta a dimostrare la scarsa considerazione che si ha nei confronti del problema in questione, oppure rispetto al ministro: scegliete voi!

Per quanto riguarda la questione del *bareboat*, il ministro giustamente ha osservato che non è una panacea, ma una misura di transizione, di breve periodo; tuttavia non ho ben capito, per quanto riguarda il lungo periodo, quali siano le linee di azione del Ministero. Pur se ci troviamo di fronte ad una misura di breve periodo, bisogna avere le idee chiare anche per il lungo periodo: gradi-rei, pertanto, che il ministro dichiarasse qualcosa di più circa le intenzioni del Governo.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. In occasione della discussione della tabella n. 17 del bilancio dichiarai che intendevo fare una comunicazione *ad hoc* sui problemi dell'armamento e della cantieristica, mentre l'incontro odierno è limitato esclusivamente alla questione dello scafo nudo. A fine mese si terrà un'importante assise a Bruxelles fra i ministri della marina mercantile per mettere a punto una strategia comune; pertanto, in armonia con quanto si stabilirà in quella sede, potrò illustrare il mio quadro di riferimento.

MARIO CHELLA. Mi consenta, signor ministro, ma il discorso potrebbe essere rovesciato: gradirei sapere, infatti, con quali proposte il ministro si recherà a Bruxelles, perché immagino che il Governo italiano si recherà in quella sede non solo per ascoltare le istanze altrui ma anche per avanzare le proprie.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Il ministro italiano della marina mercantile si è comportato sempre da protagonista e anche questa volta non sarà un semplice comprimario.

MARIO CHELLA. Questo è un motivo in più per sapere con quali proposte il ministro si recherà a Bruxelles, in modo da poter fornire il nostro contributo prima di quella riunione. La via della transizione che abbiamo scelto con la legge n. 234 prospetta alcuni provvedimenti fondamentali, fra i quali vi è certamente quello della bandiera europea, cosiddetta Euros, che potrà vedere l'unificazione dei comportamenti dei vari Governi rispetto alle compagnie armatoriali ed al trattamento dei marittimi. Può darsi che anche questa materia sia oggetto della trattativa e perciò sarebbe opportuno che il ministro ci dicesse qualcosa in merito; probabilmente sarebbe possibile fin da ora assumere nel nostro paese provvedimenti che in altri sono già in vigore, al fine di arginare la fuga delle navi sotto bandiere di comodo. Per quanto riguarda la flotta CEE, più del 50 per cento è fuori della bandiera nazionale e tale fuga continuerà, perché le condizioni in cui operano le bandiere di comodo sono assai più vantaggiose rispetto a quelle delle bandiere nazionali. Si tratta pertanto di creare un equilibrio a livello internazionale.

Mi consta che in altri paesi della CEE, ed in particolare in Gran Bretagna, alle navi di bandiera si danno contributi indiretti, per esempio consentendo che gli investimenti per l'acquisto di nuove navi (per quanto riguarda il nostro paese aggiungerei anche per investimenti in infra-

strutture portuali od intermodali) siano esclusi dal reddito imponibile. Mi pare di aver capito che in Gran Bretagna operi un meccanismo di questo genere, che sarebbe il caso di introdurre anche nel nostro paese.

Vi è inoltre la questione degli equipaggi e della ritenuta d'acconto che grava fortemente sulla gestione delle navi: si tratta di vedere cosa accadrebbe se alle navi che mantengono la bandiera si desse un contributo pari all'importo della ritenuta d'acconto e quali riflessi ciò avrebbe sui costi di gestione. Vi è tutta una serie di misure che certamente verranno discusse a Bruxelles...

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Certamente in quella sede non si discuterà di misure che possano apparire protezionistiche.

MARIO CHELLA. Non so se siano protezionistiche; il problema è che le bandiere di comodo agiscono in un regime fiscale di un certo tipo, in presenza di un salario dei marittimi imbarcati con determinate caratteristiche. Bisogna pertanto cercare di allineare la bandiera europea a queste condizioni; da parte mia ho avanzato qualche suggerimento, ma vorrei sapere dal ministro con quali carte si recherà al tavolo di trattativa di Bruxelles.

CESARE CURSI. Colgo l'occasione per ripetere quanto ho già avuto modo di affermare una decina di giorni fa quando, prendendo spunto dalla presentazione di un mio emendamento, il ministro si era impegnato, in occasione dell'applicazione degli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989, ad affrontare un'argomento che ritengo di attualità, non solo perché riferito al mercato nazionale, ma perché collocato in un contesto europeo all'interno del quale inevitabilmente si discuterà di tali questioni.

Mi sembra di aver capito che la relazione del ministro abbia affrontato il problema delle fughe sotto le bandiere di comodo, cioè della possibilità per alcune

compagnie di raggiungere determinati obiettivi.

Colgo l'occasione per ricordare che l'emendamento tendeva proprio ad eliminare questa possibilità per le compagnie e contemporaneamente a far confluire sotto la bandiera italiana il naviglio attualmente straniero con un beneficio diretto sull'aumento del tonnellaggio nazionale. Ciò consentirebbe altresì di offrire una stabile occupazione ai marittimi italiani in un settore che sta vivendo momenti di grande difficoltà.

Potrebbe essere più facile per noi, spinti ciascuno dalla difesa di legittimi interessi, sposare un'altra politica, ma mi sembra di capire che prima o poi saremo costretti — volenti o nolenti — ad armonizzare il nostro modo di essere alle normative europee. Non si può entrare in un contesto europeo e sollecitare l'omogeneizzazione con la normativa comune solo per taluni settori. Penso al settore delle telecomunicazioni, per il quale ci si muove in una certa direzione in base alla difesa di interessi legittimi.

L'approvazione del provvedimento di legge avvenuta la scorsa settimana consentirà di trovare a breve una soluzione, senza però stravolgere le singole posizioni.

Per quanto riguarda la questione degli equipaggi, si pone l'esigenza di un chiarimento perché taluni sostengono che un'eventuale applicazione della normativa europea potrebbe dare traumaticamente il via ai traffici cabotieri stranieri. Vorrei ricordare che l'obiettivo dell'emendamento cui ho fatto riferimento da una parte era quello di imporre l'obbligo di assumere interamente personale italiano, dall'altra di subordinare l'autorizzazione all'utilizzo della bandiera italiana all'approvazione di un comitato paritetico costituito da rappresentanti della Confindustria, delle organizzazioni sindacali e del Ministero stesso. La presenza delle organizzazioni sindacali doveva garantire questo tipo di regolamentazione della gestione.

Non si può da una parte sostenere la libertà dei mari e poi non consentire di

viaggiare a certe condizioni, che, tra l'altro, non sono particolarmente privilegiate e non è vero che farebbero concorrenza agli armatori italiani (poiché questi ultimi non beneficerebbero di contributi, ma si accollerebbe tutti gli oneri derivanti dall'assunzione della bandiera italiana). Peraltro, tutto questo si svolge all'interno delle norme previste dal Trattato di Roma.

Ecco perché ritengo che, al di là dell'esigenza di difendere legittimi interessi, si debba in questa sede sottolineare la necessità di armonizzare quanto prima la normativa italiana con quella europea.

FERDINANDO FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*. Mi sembra che dagli interventi non siano emerse obiezioni specifiche. Come ho già detto, convocherò la commissione prevista, ampiamente rappresentativa, perché possa dar corso alle domande ancora giacenti, che sono circa dieci.

Circa il quesito riguardante il comportamento del ministro a Bruxelles, desidero precisare che, sulla base di contatti con i colleghi della CEE iniziati la scorsa estate, la mia impressione è che di questo argomento non si parlerà, ma si tratterà quasi esclusivamente del cabotaggio. Infatti al riguardo sono in corso consultazioni con gli esperti per esaminare dal punto di vista giuridico la questione del « secondo registro » che, com'è noto, è già in vigore in Norvegia. Mi risulta che la Commissione trasporti del Senato ha effettuato una visita in quel paese, dove ha potuto esaminare il funzionamento di tale registro.

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'armamento e della cantieristica, non credo che a Bruxelles possa essere raggiunto qualche risultato.

L'istituto della dismissione temporanea di bandiera, conseguente alla locazione a scafo nudo delle navi a soggetti stranieri, costituisce — come si è più volte detto — una soluzione di breve periodo per molti problemi che affliggono l'armamento nazionale e che impediscono una

sua presenza marcatamente competitiva sul mercato internazionale.

Nel medio e lungo periodo è evidente che il recupero di competitività della flotta può essere conseguito solo attraverso provvedimenti più incisivi e di natura più squisitamente strutturale. In particolare, risulta importante la finalità di riportare in Italia, sia pure gradualmente, la gestione della flotta nazionale mettendola in condizione di sostenere la concorrenza internazionale.

La stampa ha fatto più volte riferimento all'istituzione di un « secondo registro ». Al riguardo, lasciando impregiudicata ogni opportuna valutazione della tematica in termini di politica marittima è utile evidenziare, sotto il profilo tecnico, quali siano le caratteristiche del cosiddetto secondo registro e, soprattutto, le sue differenze rispetto all'istituto della dismissione temporanea di bandiera.

Quest'ultima si ripropone di sottrarre per un tempo limitato (attraverso appunto la locazione a scafo nudo a soggetto straniero) la nave alla normativa di un paese, in genere ad economia avanzata, evitando così gli alti costi che l'applicazione della normativa stessa comporta in materia fiscale e in materia di costo del lavoro.

Il secondo registro — già sperimentato in altri paesi — si ripropone invece di applicare a talune categorie di navi che effettuano traffico internazionale un regime normativo più favorevole, pur mantenendo la bandiera del paese ad economia avanzata, permettendone l'iscrizione in uno speciale registro situato nello stesso territorio nazionale e caratterizzato appunto da regole giuridico-amministrative diverse da quelle applicate per tutto il resto della flotta.

Scopo del secondo registro è perciò di mettere le navi che devono operare sul mercato internazionale in condizioni di parità rispetto alle analoghe unità di paesi caratterizzati da un basso costo del lavoro, in genere, o di paesi più sviluppati ma che utilizzano bandiere di comodo od ombra che comportano contenuti costi di gestione.

Con il secondo registro, in base all'esperienza dei paesi che già lo utilizzano, resta totalmente ed incondizionatamente sotto il controllo delle autorità nazionali la gestione della nave, con tutto ciò che ne consegue in termini di protezione diplomatica, accertamenti amministrativi e consistenza della flotta; al contrario, nella dismissione temporanea il controllo della nave resta limitato ai soli aspetti concernenti la proprietà della nave.

Il primo paese che ha introdotto il secondo registro o cosiddetto registro internazionale è stato la Norvegia, che ha visto in pochi anni la propria flotta espandersi sino all'attuale consistenza di oltre 40 milioni di tonnellate. I benefici che la Norvegia ne ha ricevuto sono stati enormi, non solo in termini politici ma anche economici, laddove si tenga presente che a fronte di una perdita di circa 8.000 unità di posti di lavoro nel settore marittimo *stricto sensu* inteso, vi è stato un incremento di oltre 20.000 unità a più elevata professionalità nel settore della gestione della flotta e nei servizi e settori indotti.

In particolare secondo l'esperienza norvegese, il secondo registro ha permesso di ottenere risultati analoghi in termini di riduzione dei costi a quelli della dismissione temporanea di bandiera, ma con l'evidente vantaggio di una soluzione duratura e stabile, capace altresì di incoraggiare il ritorno sotto la bandiera nazionale di navi norvegesi che già a suo tempo erano passate sotto altra bandiera, nonché di attirare anche armatori stranieri per investimenti in Norvegia.

I motivi di tale successo vanno individuati nei seguenti fattori: le navi continuano a battere la bandiera di uno dei paesi di più antica tradizione marinara; le norme di sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente marino applicabili sono quelle proprie della legislazione nazionale e delle convenzioni internazionali in materia rese esecutive dal paese di appartenenza, con tutti i benefici aspetti in materia di acquisizione del traffico, accesso nei porti esteri, costi assicurativi; l'amministrazione marittima conserva

ogni opportuno potere di controllo sulla gestione delle navi; le condizioni contrattuali e salariali applicabili ai marittimi imbarcati — normalmente di paesi in via di sviluppo — pur in linea con gli *standards* internazionalmente accettati e raccomandati dagli organismi sindacali, sono rapportati alle condizioni praticate nel paese di origine del marittimo e non già in Norvegia; non possono essere iscritte nel secondo registro o registro internazionale le navi adibite a traffico cabotiero o che effettuano collegamenti con i paesi limitrofi.

Nell'esperienza dei paesi che già hanno adottato tale strumento per ridare competitività alla propria flotta, pregiudiziale è un accordo preliminare tra amministrazione marittima, rappresentanza armatoriale e rappresentanza sindacale, per una gestione unitaria di un fenomeno di estrema rilevanza. In particolare, gli aspetti più delicati si presentano sul piano giuridico-costituzionale, in quanto viene interrotto il legame tra la bandiera e la normativa applicabile in materia di condizioni salariali e fiscali, per la disciplina del lavoro a bordo (gli articoli 4 e 9 del nostro codice della navigazione prevedono che le navi italiane in alto mare

siano considerate come territorio italiano e che i contratti di lavoro a bordo siano disciplinati dalla legge nazionale), nonché su quello sociale, dovendosi procedere ad una riconversione dei posti di lavoro a più basso livello, legati alla conduzione della nave, in quelli di più alta professionalità legati alle necessità gestionali della flotta.

Sono questi i dati salienti e caratteristici di questo istituto di cui tanto parla la stampa e di cui oggi si discute anche a livello internazionale; rimango tuttavia a disposizione della Commissione per poter eventualmente approfondire alcuni aspetti nei prossimi giorni.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la sua esposizione.

La seduta termina alle 16,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 5 dicembre 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO