

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

78.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 FEBBRAIO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDICE

	PAG.	PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		
Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (3055)	1000	
PRESIDENTE	1000	
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1001	
BOCCHI FAUSTO	1002	
CUFFARO ANTONINO	1000	
FARAGUTI LUCIANO, <i>Relatore</i>	1003	
FEDERICO CAMILLO	1001	
NONNE GIOVANNI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1001	
TAMBURINI ROLANDO	1002	
Proposte di legge (Discussione e approvazione):		
CATTANEI ed altri: Modifiche ed integrazioni alle leggi 29 dicembre 1927, numero 2693, 10 maggio 1970, n. 326, nonché al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, concernenti il porto di Genova (2847);		Senatori PASTORINO ed altri: Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova, di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlate disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del consorzio autonomo del porto di Genova (<i>Approvata dalla VIII Commissione del Senato</i>) (3126) 1007
		PRESIDENTE 1007
		ABBATE FABRIZIO, <i>Relatore</i> 1007, 1011
		BAGHINO FRANCESCO GIULIO 1009
		FARAGUTI LUCIANO 1010
		NONNE GIOVANNI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 1010
		POTI DAMIANO 1010
		TAMBURINI ROLANDO 1010
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 1011

La seduta comincia alle 11.

VILLER MANFREDINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (3055).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale ».

ANTONINO CUFFARO. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONINO CUFFARO. Richiamandomi all'articolo 40 del regolamento, vorrei osservare che le disposizioni contenute nel disegno di legge in discussione sono state formulate insieme con altri provvedimenti che dovevano rappresentare il supporto per la realizzazione del piano di settore della cantieristica navale italiana.

Noi comunisti ci rendiamo conto del fatto che il disegno di legge al nostro esame è urgente per la formazione della domanda, ma vorremmo sottolineare che un provvedimento sul credito navale senza contributi alla costruzione ed alla riparazione e senza quelle modifiche che si vanno chiedendo per il settore della cantieristica rischia di rimanere un provvedimento monco e privo d'efficacia.

Il nostro richiamo al regolamento è motivato dal fatto che abbiamo saputo dalla stampa che il Governo ha presentato, ed il Consiglio dei ministri ha approvato, quattro provvedimenti che comportano finanziamenti dell'ordine di 900 miliardi in tre anni e che si riferiscono ai contributi per la costruzione, per la riparazione e per la ricerca, cioè ai provvedimenti che, insieme con quelli per il credito navale, possono dare l'avvio al piano di settore.

Abbiamo sempre detto che nel piano ci sono imperfezioni; sappiamo anche — perché li conosciamo ufficiosamente — che i disegni di legge sono da emendare, ma la questione più importante è senz'altro la necessità di agire con estrema rapidità, perché abbiamo i cantieri bloccati con una minaccia di cassa integrazione ed una impossibilità di acquisire ordini, poiché ci si trova scoperti di qualsiasi provvedimento di sostegno.

Abbiamo chiesto, forse con ingenuità, agli uffici della Camera di poter avere il testo dei quattro disegni di legge cui ho accennato prima, ma, da quel momento, sono passati quasi due mesi ed ancora non lo conosciamo.

PRESIDENTE. Ci è stata fornita oggi una documentazione sul credito navale.

ANTONINO CUFFARO. Una cosa è tale documentazione, altra cosa sono i provvedimenti approvati dal Consiglio dei ministri che, a tutt'oggi, il Parlamento non ha avuto ancora il bene di conoscere.

L'eccezionalità e la gravità della situazione ci inducono a non bloccare l'iter del provvedimento al nostro esame riguardante il credito navale, però l'esame di esso non potrà certo concludersi se questa Commissione non sarà posta nella condizione di conoscere quel complesso di norme che sono state previste per il settore della cantieristica. Desidero anche sottolineare — voglio dirlo con chiarezza — che ci pare poco serio il fatto che il Governo, durante le manifestazioni che si vanno facendo davanti ai lavoratori del settore navalmecanico ed agli armatori, enfatizzi la portata di quei provvedimenti ed indichi fonti di finanziamento che non corrispondono al vero, in tal modo creando inutili illusioni, mentre sappiamo tutti che, in seno al Governo, ci sono, a tale proposito, difficoltà e contrasti e che si vuole far ricorso al fondo per l'innovazione e per l'occupazione previsto dalla legge finanziaria, un fondo che non ha avuto, né al Senato né alla Camera, una ripartizione che possa tranquillizzarci in merito ai problemi della cantieristica.

A nome del gruppo comunista, chiedo pertanto che, prima ancora che si avvii la discussione del disegno di legge all'ordine del giorno, il sottosegretario — meglio sarebbe il ministro Mannino che in materia ha fatto parecchie esercitazioni retoriche — venga ad illustrare davanti alla Commissione le ragioni per le quali questi provvedimenti sono bloccati. Ciò dipende, a mio avviso, non tanto da un fatto tecnico, quanto da volontà politica dell'esecutivo ed è bene che ciò si chiarisca, in quanto, nelle sue dichiarazioni, il ministro della marina mercantile sembra addossare la responsabilità dei ritardi esclusivamente al Parlamento.

PRESIDENTE. Su questa pregiudiziale illustrata dall'onorevole Cuffaro, a nome del gruppo comunista, possono parlare, in base al regolamento, un oratore contro e uno a favore.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei innanzitutto rilevare come quella testè illustrata dall'onorevole Cuffaro non sia, a mio avviso, una questione pregiudiziale, ma una semplice richiesta di informazioni. Pertanto, se in rapporto a tale richiesta il collega Cuffaro riceverà adeguate garanzie, ritengo che non sia opportuno rinviare la discussione odierna, ma che si debba tutt'al più, chiedere un impegno al sottosegretario perché fornisca la documentazione richiesta; nel frattempo, noi potremmo proseguire i nostri lavori esaminando il provvedimento in una sede ristretta ed informale. Così facendo, manteniamo l'impegno assunto di accelerare l'esame e l'eventuale approvazione del disegno di legge e ci assicuriamo quegli elementi di conoscenza di cui abbiamo bisogno per andare avanti e che sono stati poc'anzi richiesti, in termini pregiudiziali, dal collega Cuffaro.

CAMILLO FEDERICO. Pur comprendendo l'esigenza, prospettata dal collega Cuffaro, di conoscere a fondo il quadro complessivo dei provvedimenti in cui si colloca quello al nostro esame, non posso fare a meno di rilevare che essa è contraddittoria nel fine, in quanto, inevitabilmente, se accolta, ritarderebbe l'iter del disegno di legge.

A parte le informazioni che il rappresentante del Governo potrebbe fornire nel corso di questa seduta, penso esista una strada più rispondente all'esigenza — condivisa da tutti — di procedere speditamente all'approvazione del provvedimento. È stata proposta la costituzione di un gruppo informale di lavoro che coordini il testo del disegno di legge; se tale proposta venisse accolta, tale gruppo di lavoro potrebbe farsi carico anche di raccogliere gli elementi richiamati dal collega Cuffaro, accelerando così sia i tempi d'esame, sia quelli della raccolta dei dati.

ROLANDO TAMBURINI. Lo spirito della richiesta avanzata dal gruppo comunista è politico e non tecnico.

CAMILLO FEDERICO. Il gruppo informale di lavoro può acquisire, in modo celere, anche questo genere di dati. Ritengo che questi ultimi siano assolutamente necessari e che, comunque, avrebbero dovuto essere acquisiti, anche, cioè, se non fosse stata avanzata specifica richiesta: dissenso soltanto sulla procedura di tale acquisizione dato che ne esiste una più celere.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta per concomitanti votazioni in aula.

La seduta, sospesa alle 11,20, è ripresa alle 12,40.

GIOVANNI NONNE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Desidero far presente ai colleghi che, personalmente, non ho inteso l'intervento del collega Cuffaro — e, del resto, lo ha precisato lui stesso — come una formale questione pregiudiziale, ma solo come una preventiva richiesta di chiarimenti. A questo proposito, ricordo che il Consiglio dei ministri, tenutosi alla fine del mese di dicembre dello scorso anno, ha approvato quat-

tro disegni di legge riguardanti la cantieristica, seguendo lo schema indicato dal recente dibattito parlamentare in proposito e tracciato anche dal piano generale della cantieristica.

Mi rendo conto che l'esame del disegno di legge sul credito navale, oggi all'ordine del giorno della Commissione, ha validità solo in rapporto ad un programma complessivo di ripresa dell'attività dei cantieri. Dal momento che non sono ancora stati definiti alcuni particolari di natura tecnica nei disegni di legge, penso che sarebbe più produttivo affrontare i diversi problemi prospettati nell'ambito di quel gruppo informale di lavoro che, come mi sembra di aver capito, la Commissione ha intenzione di costituire. Prego, pertanto, l'onorevole Cuffaro di consentire che l'iter del disegno di legge venga avviato data l'importanza che riveste il credito navale ed i suoi intrecci con la ripresa dell'attività dei cantieri.

FAUSTO BOCCHI. Desidero innanzi tutto precisare che il gruppo comunista non ha nessuna intenzione di ritardare l'iter del provvedimento; mi pare, d'altronde, che i ritardi che esso ha già accumulato non dipendano dalla nostra Commissione bensì dall'incertezza dimostrata dal Governo e dai limiti della sua azione sui quali ci soffermeremo nel corso dell'esame dell'articolato del disegno di legge.

La questione - tra virgolette - « pregiudiziale » sollevata dal collega Cuffaro, faceva riferimento essenzialmente a tali limiti ed al mancato raccordo tra questo provvedimento e quelli più volte annunciati dal Governo relativamente alla cantieristica. Questi ultimi hanno fatto nascere delle aspettative, in seno all'opinione pubblica, che non sono state ancora soddisfatte in quanto, nei fatti, ci si è limitati a propagandare le buone intenzioni del Governo e non è stata avviata nessuna concreta iniziativa.

In particolare, per la parte che più direttamente è interessata, cioè per chi opera nel settore della cantieristica e per chi opera nel campo dell'attività marittima portuale, le speranze, ancora una volta,

sono molto poco rosee, anche per le risposte fornite in questo momento dal Sottosegretario.

Il fatto che esistano problemi tecnici da affrontare è noto ampiamente ed esistono anche problemi relativi ai rapporti interni al Governo: si sa che il ministro della marina mercantile ha incontrato in Consiglio dei ministri posizioni di non disponibilità da parte di altri colleghi del Governo e, in particolare, da parte del ministro del tesoro.

Stante tale situazione, le nostre preoccupazioni si spiegano e permetteteci di dire che l'obiezione sollevata dal nostro gruppo riveste piena validità. Noi siamo, tuttavia, disponibili ad una sollecita apertura della discussione sul provvedimento in esame e porteremo, come al solito, il nostro contributo, tanto nei tempi come nel merito.

PRESIDENTE. Mi pare di capire che non siano stati posti problemi pregiudiziali e che quindi sia stata accolta l'idea che il Governo riferisca più dettagliatamente in seno al gruppo informale di lavoro, eventualmente da istituire.

ROLANDO TAMBURINI. Desidero rilevare come sia indispensabile che le informazioni del Governo siano fornite nel corso della discussione del disegno di legge, essendo poi previsto l'esame della legge finanziaria in aula.

Devo avvertire fin d'ora che, qualora non vi fossero risposte precise in ordine ai problemi riguardanti il testo in esame, probabilmente il nostro gruppo presenterà in materia emendamenti alla legge finanziaria e non ci si venga poi a dire che è nostra intenzione superare il tetto del deficit programmato.

Desidero, infine, rilevare come in mancanza di meccanismi adeguatamente agili che assicurino l'attribuzione di fondi, l'approvazione di questo disegno di legge sul credito navale non risulterà da sola sufficiente a risolvere la crisi dei cantieri.

PRESIDENTE. Ritengo, non essendosi configurata alcuna vera e propria questione pregiudiziale, che la Commissione pos-

sa avviare la discussione sul disegno di legge n. 3055.

L'onorevole Faraguti ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Signor presidente, desidero ripetere quanto ho già detto questa mattina, interrompendo amichevolmente il collega Cuffaro, cioè che il problema sollevato nel quadro della più vasta questione degli interventi a sostegno dell'attività dei cantieri e dell'attività armatoriale non può essere dimenticato nel prendere in esame il disegno di legge n. 3055 e che siamo anche noi convinti del fatto che esso debba inserirsi, come parte necessaria ed urgente, in un quadro più generale, di cui occorre tenere presenti tutti gli aspetti. Pongo l'accento, in particolare, sull'impegno contenuto nella risoluzione a suo tempo approvata dalla Camera in favore della rivitalizzazione della cantieristica.

Se vi fosse stato modo di parlare, senza voler togliere legittimità ad un'eventuale pregiudiziale di tipo politico, mi sarei fatto carico, come mi faccio carico adesso, di rivolgermi al Governo, invitandolo a tener conto delle giuste richieste delle forze politiche in ordine alla soluzione del problema della copertura finanziaria dei quattro disegni di legge già approvati in Consiglio dei ministri, in modo da renderne possibile l'immediata presentazione alle Camere.

Noi iniziamo nell'odierna seduta la discussione di un disegno di legge che si inserisce in una serie di provvedimenti che affrontano il problema del credito agevolato per la costruzione, le grandi riparazioni e trasformazioni ed anche, in alcuni casi, l'acquisto di navi.

Non credo sia mio compito tediare i colleghi con una ricostruzione storica sul settore della cantieristica e sulle peculiarità che questo campo dell'intervento pubblico ha nelle varie epoche assunto attraverso un susseguirsi di leggi che ne hanno modificato il volto, riuscendo qualche volta a superare gli ostacoli concernenti il problema del costo del denaro e dell'approvvigionamento di esso. Altre volte

questi problemi non sono stati superati ed hanno bloccato, in qualche modo la praticabilità delle norme relative al credito agevolato. A tale proposito, come sapete, vi è un grosso dibattito sulla natura del credito agevolato, sulle forme attraverso le quali esso deve essere corrisposto nelle varie attività industriali. Si tratta di materia che, pur in conformità con il dibattito al quale ho accennato, trova nel caso di specie acquisizioni teoriche e pratiche estremamente nuove, un meccanismo diverso che siamo chiamati ad esaminare, a valutare, eventualmente perfezionandolo, e che riguarda l'attività marittima, cioè la costruzione e la trasformazione delle navi.

Non è certamente quello al nostro esame un provvedimento che può da solo - ripeto cose già dette - risolvere i problemi; è un provvedimento che si muove nella direzione di affrontare e possibilmente concorrere a risolvere tali problemi; è un provvedimento nei confronti del quale grandi sono le attese ed anche le sollecitazioni da parte delle forze sociali, degli imprenditori e dei lavoratori; è un provvedimento che, a mio parere, per la copertura finanziaria che assicura e per la novità del meccanismo che introduce può mettere in moto una quantità rilevante di risorse.

Accenno soltanto al fatto che il settore del credito navale sia stato regolamentato a partire dal lontano 1962: da quel provvedimento legislativo sono poi scaturite tutte le successive disposizioni che in materia sono state emanate, nonché un numero rilevante di iniziative - circa 600 - ed un investimento globale di quasi duemila miliardi. Ricordo ancora che negli ultimi due anni sono stati predisposti ben 105 provvedimenti di impegno formale per investimenti pari a 900 miliardi di lire, con un contributo statale complessivo di circa 420 miliardi. Siamo in presenza di disponibilità di bilancio tutte già prenotate per iniziative che hanno già avuto l'approvazione di quella commissione che è stata istituita con la legge del 1974 e per la quale il Ministero della marina mercantile ha inviato la co-

municazione di ammissibilità. Gran parte di queste disponibilità figurano in bilancio, pur non essendo tutte materialmente disponibili in quanto non è stato possibile finora impegnarle con decreto formale perché non sono stati stipulati i contratti di finanziamento con le banche. Si tratta di una circostanza che motiva e giustifica, per altro, anche il nuovo intervento da parte del Ministero, in quanto, come sapete, le banche incontrano grandi difficoltà a reperire sul mercato finanziario i fondi necessari, specie a lungo termine, e questo ha finora intralciato la normativa sul credito navale, per cui si è reso necessario introdurre questa modifica al precedente sistema vincolando il contributo statale alla concessione del mutuo bancario. Tale sistema dovrebbe, da un lato, ridurre le difficoltà di reperimento dei finanziamenti, in quanto le banche potranno operare a tassi di mercato in regime di libera concorrenza, e dall'altro impedire l'accantonamento di fondi inutilizzabili e che figurano nel bilancio dello Stato come residui passivi.

Le passate esperienze ci hanno insegnato che anche il settore del credito navale non è esente da quelle lungaggini burocratiche che caratterizzano, in modo quasi generalizzato, l'intero apparato dello Stato; nel caso di specie, tali problemi sono anche dovuti alla debole struttura del Ministero della marina mercantile, ma essi sono comuni, come ho detto, a tutta l'amministrazione statale: basti pensare alla recente indagine del Formez che ha rilevato la scarsa efficienza della macchina statale e, quindi, il prodursi di residui passivi e di difficoltà nel rispondere ai bisogni di risorse che i settori produttivi rivolgono alla mano pubblica. Se a tutto questo aggiungiamo il problema del costo del lavoro, creiamo una miscela che è deflagrante e che rende manifesta l'impossibilità di intervenire con i modelli ed i meccanismi tradizionali.

Indubbiamente, nell'ambito del provvedimento al nostro esame, sarà necessario compiere adeguati approfondimenti, anche se non ci nascondiamo che il cammino che abbiamo davanti dovrà essere per-

corso velocemente, in quanto si tratta di un settore che è in crisi; sappiamo che l'analisi del carico di lavoro nei cantieri vede l'Italia scivolare su posizioni assolutamente inaccettabili per il patrimonio d'impianti, per l'esperienza dei nostri tecnici e, in genere, dei lavoratori italiani. Sappiamo che in qualche modo dobbiamo intervenire al più presto possibile e nel migliore dei modi al fine, quanto meno, di contenere questa crisi. Non mi soffermerò sui dati riguardanti il tonnellaggio, la stazza lorda ed il carico di lavoro con riferimento all'Italia ed al resto del mondo; mi limiterò a ricordare soltanto che - purtroppo - l'Italia si colloca al diciassettesimo posto per quel che riguarda il tonnellaggio di stazza lorda in costruzione, preceduta da tutti i principali costruttori europei. Ciò comporta numerosi problemi per l'oggi, ma soprattutto per il domani perché i danni derivanti da un basso numero di costruzioni di navi, cioè da uno scarso potenziamento della flotta e da un mancato ammodernamento si fanno sentire per un lungo periodo di tempo.

Il provvedimento oggi in discussione affronta i problemi che ho sin qui elencato: esso, però, non può certo risolverli da solo, per cui deve essere visto come un tassello di un mosaico più organico di intervento nel settore dei cantieri e dell'economia marittima.

Il disegno di legge consta di dieci articoli molto agili e compatti; credo sia opportuno, nel concludere questa breve relazione introduttiva, richiamare alla mia ed alla vostra attenzione alcuni dati particolari e molto significativi dei quali, per altro, ho già fatto cenno in questa serie di riflessioni generali che ho voluto consegnare alla Commissione ed al Governo, se così posso osar dire.

Il meccanismo di concessione del contributo di cui all'articolo 1 del disegno di legge è stato già oggetto di riflessione da parte nostra nel momento in cui abbiamo esaminato il decreto-legge presentato dall'allora ministro della marina mercantile, onorevole Evangelisti, non convertito in legge per decorrenza dei termini,

La previsione attuale — diversamente dalla normativa vigente in materia — ragguaglia il contributo al prezzo contrattuale dell'opera da realizzare; tale contributo è pari al 2,75 per cento per ogni semestre e per la durata di 12 anni del prezzo dei lavori di costruzione, trasformazione e modificazione delle navi mercantili. Si tratta, dunque, di una rilevante novità prevista, per altro, nel disegno di legge presentato dal ministro Andreatta nell'ambito delle misure di carattere generale per il credito agevolato, di cui il Ministero della marina mercantile si fa concreto attuatore per la parte che gli compete, la quale ultima gli consente di risolvere alcuni problemi di cui noi abbiamo conoscenza ed esperienza; problemi che, soprattutto negli ultimi anni, sono stati la ragione principale dell'inoperatività del credito per l'impossibilità di trovare dei punti di equilibrio e collegamenti vantaggiosi tra tassi di riferimento, costo corrente del danaro e quantità del contributo concesso in forma di incentivi.

L'articolo 1 del disegno di legge in discussione prevede, inoltre, un contributo per la grandi riparazioni di navi mercantili che, in questo caso, è pari al 2,25 per cento (per ogni semestre e per la durata di sei anni) del prezzo dei lavori. Sarà opportuno che all'interno di quel gruppo informale di lavoro, di cui abbiamo già parlato in maniera irrituale poc'anzi e che io adesso propongo formalmente di costituire, si analizzi — stante la dotazione finanziaria della legge prevista dall'articolo 10 — quanto « movimento » si crea con la nuova disponibilità finanziaria per la costruzione delle navi, il cui numero non è certo possibile dettagliare.

Ritengo opportuno sottolineare come il quarto comma dell'articolo 1 prenda in considerazione le problematiche attinenti alle navi porta-*containers*. Quando leggiamo che il prezzo sul quale si misura il contributo comprende anche le attrezzature pertinenti alla commessa, ma fuori contratto, dobbiamo richiamare alla nostra memoria le grandi novità tecnologiche introdotte nel settore dei trasporti

marittimi, quali, ad esempio, le navi i cui scafi sono composti da *containers*, la cui costruzione non era presa in considerazione dalle disposizioni relative al credito agevolato; cosa, questa, che creava e crea notevoli intralci alla realizzazione di questo tipo di nuove opere.

Un altro aspetto dell'articolo in questione da tenere nella dovuta considerazione è la previsione dell'intervento del Comitato interministeriale per la programmazione economica che, su proposta del Ministero della marina mercantile, determina i criteri per la formulazione del giudizio di congruità relativamente alla concessione del contributo.

Non sono state dimenticate dal disegno di legge in esame né le navi minori né le nuove forme di trasporto che, sia sull'Adriatico sia sul Tirreno, sono già comparse e si faranno sempre più frequenti in futuro. Dicendo questo, faccio riferimento a quanto previsto dall'articolo 2 che detta disposizioni relativamente al trasporto di persone, a quello delle merci e, come dicevo, soprattutto relativamente alle agevolazioni creditizie da concedere alle costruzioni antinquinamento ed ai galleggianti di interesse energetico in conseguenza dell'interesse sempre crescente per la produzione *offshore* e nell'ottica di promuovere tutte quelle iniziative tese a tutelare le risorse marine ed a favorire l'introduzione di nuove tecnologie nella produzione e nel trasporto delle fonti energetiche.

Concludendo, mi sembra di poter affermare che il disegno di legge presti reale attenzione, intervenendo nel dettaglio, alle problematiche inerenti al potenziamento ed all'ammodernamento del trasporto marittimo; faccio presente, inoltre, che il tipo di intervento preso in considerazione è già stato avviato ma che ha trovato grandi difficoltà nel suo dispiegarsi a causa delle disposizioni di cui alla precedente normativa sul credito navale.

Sono, inoltre, previste formule di garanzia affinché il credito, una volta concesso, non venga utilizzato per scopi diversi da quelli previsti. L'articolo 3 con-

tiene, infatti, alcune di queste forme di garanzia, al fine di ottenere che il lavoro abbia una rapida esecuzione; esso prevede il modo in cui ogni anno, alla data del 1° gennaio o del 1° luglio successivi all'inizio dei lavori e previo l'accertamento di un'adeguata documentazione, concernente anche le norme di garanzie proprie di questi interventi (fidejussione bancaria, eccetera), il ministro concede il contributo, valutandolo in rapporto al fatto che si tratti di lavori di costruzione o di grandi riparazioni riguardanti navi di stazza superiore o inferiore alle 5 mila tonnellate.

Nel disegno di legge in discussione è previsto anche un intervento per l'acquisto di navi battenti bandiere estere, con gli opportuni accorgimenti tendenti ad evitare trasferimenti di proprietà che nascondano solo degli interessi speculativi. È stato, infatti, posto un limite per l'acquisto di navi, la cui anzianità non deve essere inferiore a tre anni, né superiore ai dieci anni e la cui stazza deve essere inferiore alle 5 mila tonnellate per le navi da carico ed alle 3 mila per le navi di altro tipo. Tali vincoli sono indicati in base all'esperienza acquisita ed ai dati relativi alla vita media di una nave. Il meccanismo di concessione del credito in dodici anni mette in evidenza come il termine dei tre anni rappresenti una misura di tempo capace di rendere non appetibile il contributo dell'1,88 per cento a semestre per la durata di dieci anni rispetto al prezzo di acquisto, qualora l'acquisto della nave non sia effettivamente compiuto per svolgere attività armatoriale.

L'articolo 5 prevede una definizione della metodologia di individuazione delle priorità. Si tratta di disposizioni già presenti in altre leggi. Il ministro dovrà tenere conto all'atto della concessione dei contributi delle iniziative ritenute più conformi agli interessi dell'economia nazionale ed è giustamente sottolineato il riferimento alle unità di elevato livello tecnologico, anche per quanto riguarda i problemi di politica energetica. Il CIPE dovrà stabilire periodicamente queste priorità.

Ritengo che la Commissione debba sottoporre quest'ultimo articolo ad un'analisi attenta, in rapporto anche ad altri aspetti della materia che stiamo esaminando, trattandosi di un settore sottoposto a variabili internazionali e, quindi, non sempre facile da seguire per l'ampiezza delle problematiche economiche che lo caratterizzano.

Gli articoli 6, 7, 8 e 9 prevedono le garanzie atte ad evitare usi distorti e speculativi delle concessioni dei contributi.

Desidero ricordare che l'articolo 7 tende a superare carenze concernenti l'applicabilità di precedenti provvedimenti legislativi, mentre l'articolo 9 concerne le responsabilità conferite al ministro della marina mercantile per l'emanazione, di concerto con gli altri ministri competenti, di decreti atti a regolare l'applicazione della legge.

L'articolo 10 prevede un corredo finanziario di 28 miliardi complessivi, in ordine al quale si deve, però, dire che non è certo sufficiente rispetto alle attese del settore e che, anche alla luce del dibattito svoltosi oggi, appare opportuno aumentare. Questo è sicuramente un auspicio che lo stesso relatore fa e cioè che quanto ho detto formi oggetto dell'analisi del gruppo di lavoro informale. Non posso far altro che auspicarlo perché credo che siano già presenti nella progettualità degli operatori richieste ed esigenze che, in qualche modo possono superare la dotazione finanziaria.

Nel concludere la mia relazione, torno ad auspicare che il gruppo informale di lavoro possa cominciare a svolgere il proprio compito fin dalla prossima settimana.

PRESIDENTE. In linea con la proposta dell'onorevole Faraguti, pregherei i colleghi dei vari gruppi di farmi pervenire al più presto possibile i nomi dei componenti questo gruppo informale di lavoro, fermo restando che mi preoccupero di convocarlo entro la prossima settimana. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione delle proposte di legge Cattanei ed altri: Modifiche ed integrazioni alle leggi 29 dicembre 1927, n. 2693, 10 maggio 1970, n. 326, nonché al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, concernenti il porto di Genova (2847); e senatori Pastorino ed altri: Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3126).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Cattanei, Biondi, Gambolato, Santi, Baghino, Manfredi, Manfredi, D'Alema, Boffardi, Scaiola, Zoppi, Faraguti e Rivelli: « Modifiche ed integrazioni alle leggi 29 dicembre 1927, n. 2693, 10 maggio 1970, n. 326, nonché al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, concernenti il porto di Genova » e d'iniziativa dei senatori Pastorino, Benassi e Fossa: « Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova », già approvata dall'VIII

Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 gennaio 1982.

L'onorevole Abbate ha facoltà di svolgere la relazione.

FABRIZIO ABBATE, *Relatore*. La proposta di legge in esame tratta dell'ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed alla esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova, di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché al testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del consorzio autonomo del porto di Genova.

Vorrei innanzitutto rilevare come le due proposte di legge in discussione contengano sostanzialmente norme identiche e come quella di iniziativa dei senatori Pastorino, Benassi e Fossa sia già stata approvata dall'altro ramo del Parlamento.

Per meglio comprendere il provvedimento sembra opportuno partire dal progetto del 12 agosto 1925, il cosiddetto progetto Albertazzi, nel quale, oltre a lavori propriamente portuali — la formazione di nuove banchine portuali nel bacino di Sampierdarena —, venivano previste soluzioni per la sistemazione del promontorio di San Benigno. In particolare, il progetto prevedeva una più razionale sistemazione della viabilità e, nelle immediate adiacenze del porto, il reperimento di aree più direttamente connesse alle esigenze portuali: strade, piazzali, magazzini ed uffici. Approvato tale progetto il 14 settembre 1925 da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, venne promulgato il regio decreto n. 321 del 1927 successivamente convertito, il 29 dicembre dello stesso anno, nella legge n. 2693. Tale provvedimento dichiarava di pubblica utilità le opere relative e fissava il termine per la ultimazione sia delle necessarie espropriazioni, sia delle opere stesse. Ancora il provvedimento prevedeva il trasferimento al Consorzio di Genova di alcune aree e dei fabbricati esistenti, già di proprietà del demanio statale, nonché

la facoltà al Consorzio stesso di espropriare le aree e gli annessi fabbricati compresi nel progetto.

L'originario termine per il completamento della realizzazione del progetto venne successivamente più volte elevato ed infine fissato, con la legge 10 maggio 1970, n. 326, al 6 febbraio 1982.

In effetti, il Consorzio autonomo del porto di Genova, nel corso degli anni, si è avvalso delle facoltà ad esso concesse dal regio decreto, soprattutto per ciò che attiene a trasferimenti di aree e fabbricati o ad espropriazioni degli stessi, nonché a sostanziali miglioramenti della viabilità. La necessità di proroga dei termini per lo sbancamento e la sistemazione del promontorio di San Benigno è, però, ampiamente giustificata sia perché la ricostruzione nel periodo postbellico ebbe ad assorbire mezzi e risorse disponibili, sia perché sono state apportate modifiche e varianti all'originario progetto a seguito dell'inserimento dello stesso nel piano regolatore generale del porto, elaborato nel 1964 al fine di adeguare le previsioni delle opere da realizzarsi alle nuove esigenze.

In particolare, per il promontorio di San Benigno, nel frattempo trasformato e sbancato per adibirlo a cava di prestito per le contemporanee opere portuali in città, il piano regolatore prevedeva, in primo luogo, una rete viabile con la realizzazione di un grande varco portuale, collegato mediante opportune rampe, alle reti autostradali e cittadine; in secondo luogo, la costruzione di un ampio piazzale e di una serie di strade parallele atte a consentire la circolazione; da ultimo, era prevista la costruzione di magazzini e la conservazione di aree edificabili sia consortili, sia private. Quello che manca nel piano regolatore generale del porto, elaborato nel 1964, è uno studio particolareggiato della zona; tant'è che solo successivamente, d'intesa con il comune di Genova e con il Consorzio autonomo del porto, un gruppo di proprietari della zona di San Benigno (società Costa, *Docks* liguri, RAS, edilizia De Marino ed altri), nel frattempo costituitosi in consorzio per

la sistemazione della zona, ha provveduto a presentare un progetto organico fatto proprio dal comune e dal Consorzio ed inoltrato come variante al piano regolatore del 1964, che è attualmente all'esame del Ministero dei lavori pubblici per la approvazione. Ritengo che molte delle attese degli interessati e le esigenze di alcuni operatori che già insistono nella zona — quindi anche quelle prospettate da quel comitato che ha fatto pervenire le proprie richieste all'ufficio di presidenza della Commissione — possano essere prese in considerazione e soddisfatte nel corso dell'esame del citato progetto di variante al vaglio del Ministero dei lavori pubblici.

Da quanto sinora rappresentato emerge la motivazione per la richiesta di una ulteriore proroga di 15 anni ai fini dell'attuazione del progetto con le modifiche che il Ministero potrà apportare in sede di approvazione. L'articolo 1 della proposta di legge che fa riferimento alla proroga, quindi, può senz'altro essere accolto nel testo approvato dal Senato.

L'articolo 2, che ritengo debba egualmente essere approvato senza modifiche, prevede la possibilità per il Consorzio autonomo del porto di stabilire, attraverso opportune convenzioni, l'avvio di interventi nella zona di San Benigno per il completamento del progetto del 12 agosto del 1925 tali da garantire la conservazione della proprietà privata; le convenzioni, però, dovranno vincolare la parte privata alla destinazione ad uso di interesse portuale delle opere realizzate, prevedendo, in caso di inadempienza, il potere di esproprio da parte del Consorzio.

Mi pare che la disposizione che ho testé illustrato sia coerente rispetto alle disposizioni di cui al testo unico del 16 gennaio 1936, n. 801, che, all'articolo 16 recita: « Per provvedere alle opere previste al punto 3) dell'articolo 1, passano al Consorzio come beni patrimoniali, con facoltà di alienarli nelle forme di legge, per la parte destinata in base al progetto 12 agosto 1925 a costruzione di edifici ad uso privato o commerciale, le aree coi fabbricati su di essi insistenti comprese

nel piano generale del progetto sopra menzionato». In sintesi, l'articolo 2 del provvedimento in esame non modifica lo articolo che ho citato adesso, ma lo integra soltanto, prevedendo anche, nella sua seconda parte, alcuni correttivi che danno una maggiore certezza relativamente alle convenzioni da stipulare con i privati.

Per tutte queste ragioni invito la Commissione ad approvare il provvedimento n. 3126 così come pervenutoci dal Senato, che propongo sin d'ora di adottare quale testo base per l'esame degli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La proposta di legge n. 2847 ed abbinata nella discussione a quella recante il n. 3126, già approvata dall'altro ramo del Parlamento, porta la firma dei rappresentanti di tutti i gruppi politici compreso il mio e questo perché essi hanno avuto modo di partecipare ad una riunione del Consorzio autonomo del porto di Genova — alla quale erano presenti il sindaco, un rappresentante della regione e quelli delle organizzazioni sindacali — nel corso della quale si è raggiunto un accordo di massima precedente alla presentazione della proposta in oggetto. In particolare, le forze politiche nel corso di tale riunione hanno potuto verificare se fosse ancora valida o meno la richiesta, fatta nel 1927, per la sistemazione della zona di San Benigno e se il progetto fosse in correlazione con la sistemazione urbanistica della città di Genova; altresì hanno avuto modo di constatare la necessità di accelerare le operazioni di entrata e di uscita dal porto per favorire quel traffico con l'entroterra estremamente prezioso per la attività portuale perché comporta una minore permanenza delle navi in banchina.

Dal 1927 in poi sono state prese numerose iniziative riguardanti la zona di Sampierdarena, la banchina e la soluzione di problemi viari, mentre non è stato possibile affrontare il problema della sistemazione dell'intera zona. Attraverso una serie di rinvii, l'originario termine per il

completamento della realizzazione del progetto venne più volte elevato ed infine portato al 6 febbraio 1982; tale scadenza è già trascorsa e se non dessimo luogo alla proroga di cui al progetto di legge, si verificherebbe che la sistemazione della zona di San Benigno non ricadrebbe più sotto la competenza del Consorzio autonomo del porto, ma sotto quella dell'assessorato all'urbanistica del comune di Genova, con la conseguente complicazione della sdemanializzazione di quei beni patrimoniali che, se non erano destinati ad essere alienati, erano stati assegnati al demanio marittimo sotto la giurisdizione del Consorzio, nonché con l'altra complicazione del mutamento di proprietà dato che molti beni erano stati acquisiti dal Consorzio medesimo.

La necessità dell'approvazione della proroga, oltre a scaturire dalle necessità che ho sin qui elencato, è determinata anche da quella dell'ampliamento del Consorzio e della sua attività.

Attraverso un ammodernamento ed una puntualizzazione del precedente progetto, che tengano conto delle esigenze nuove emerse in questi anni a seguito della trasformazione della città, si voleva costituire un centro commerciale, in modo da far confluire nella stessa zona tutte le attività collegate con il porto, anche quelle concernenti la trattazione degli affari.

Un'organizzazione capace di rendere più celeri le trattative è particolarmente necessaria ed attesa a Genova, essendo ormai lontani i tempi in cui i caratteristici « scagni » genovesi, piccoli bugigattoli in cui lo spedizioniere o l'armatore facevano tutto su di una scrivania ed una battuta sulla spalla o una stretta di mano sostituivano la carta bollata, erano sufficienti ad assicurare l'andamento degli affari.

Le nuove esigenze cui ho fatto riferimento devono essere attentamente considerate ed occorre invogliare consorzio e comune alla progettazione di idonee soluzioni, per evitare che il porto di Genova soffra di ulteriori inconvenienti per quanto riguarda il traffico e lo svolgimento delle operazioni.

Quanto all'istanza del cosiddetto « Comitato San Benigno », non ritengo che la Commissione sia competente a pronunciarsi, trattandosi di materia riguardante semmai i lavori pubblici. Desidero, tuttavia sottolineare che vi è stato l'impegno del Comune e della Regione circa il fatto che, qualora la realizzazione del progetto rendesse necessario lo spostamento di famiglie o di attività non strettamente attinenti a quelle portuali attualmente presenti nella zona in questione, non saranno recati danni ai soggetti interessati.

ROLANDO TAMBURINI. Il gruppo comunista aveva in un primo tempo manifestato il proprio favore alla sola approvazione dell'articolo 1, a causa di perplessità concernenti il testo dell'articolo 2 della proposta di legge in discussione, che appare un po' defilato rispetto al quadro generale del ruolo degli enti portuali e dei consorzi.

Tali nostre perplessità sono cadute in considerazione dell'importanza del tutto particolare che il porto di Genova riveste per il sistema portuale del nostro paese.

Siamo del parere che il porto di Genova debba assolutamente poter contare su una organizzazione e su servizi adeguati. Circa i problemi che potranno presentarsi in sede di realizzazione della riorganizzazione di questo importante scalo, è stato già detto che non sono di competenza di questa Commissione, ma dei poteri locali, del consorzio del porto e degli organismi che a livello superiore dovranno approvare i progetti di intervento.

Il gruppo comunista è, pertanto, favorevole all'approvazione della proposta di legge n. 3126 ed auspica che gli enti locali interessati e la regione Liguria stipolino convenzioni eque in modo da non danneggiare l'attività dei soggetti privati che operano nella zona del porto.

LUCIANO FARAGUTI. A nome del gruppo democratico cristiano, desidero sottolineare l'importanza del provvedimento legislativo in esame, che consentirà al Comune di Genova ed al Consorzio auto-

mo del porto di avviare la riorganizzazione della area portuale, anche attraverso l'uso dell'istituto della concessione agli imprenditori, che dovranno avanzare proprie proposte.

Per queste ragioni il gruppo democratico cristiano voterà a favore della proposta di legge n. 3126.

DAMIANO POTI. Concordando con le considerazioni esposte dal relatore, dichiaro, a nome del gruppo socialista, di essere favorevole all'approvazione della proposta di legge n. 3126.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIOVANNI NONNE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo, anche in riferimento alle cose testé dette dal relatore, coglie l'occasione per ringraziare tutti i deputati intervenuti nel dibattito. Sottolinea anche la necessità che il provvedimento in esame venga approvato, in quanto tale approvazione riveste il massimo carattere di urgenza. Esso si inserisce nello sforzo che l'amministrazione della marina mercantile va compiendo per rilanciare gli scali navali italiani in un momento in cui vi è crisi della portualità nel nostro paese ed assegnando a Genova, come elemento centrale del sistema dei porti, una funzione trainante rispetto al sistema portuale europeo nei confronti del quale, negli ultimi anni, quello italiano ha perduto di competitività, tendenza che, per altro, non accenna ad invertirsi. Con il provvedimento in esame, pertanto, tentiamo di recuperare tale competitività potenziando uno scalo, quello di Genova, che ha effettivamente la possibilità di competere con i maggiori scali europei.

Il Governo è, dunque, favorevole all'approvazione dell'articolo 1 della proposta di legge in esame che proroga di quindici anni il termine per la formazione delle nuove banchine promontorio di San Benigno; senza tale proroga, infatti, non si potrebbero avere dei rilanci dal punto di vista progettuale e programmatico. Il Governo è altresì favorevole all'articolo 2.

senza il quale non sarebbe possibile la sistemazione del bacino di Sampierdarena e del promontorio di San Benigno. Riguardo a tale articolo, il Governo intenderebbe proporre un piccolo comma aggiuntivo che non modifica assolutamente lo spirito del provvedimento e che suona del seguente tenore: « I beni patrimoniali di cui al precedente comma, se non destinati ad essere alienati, sono per la rimanenza assegnati al demanio marittimo sotto la giurisdizione del porto di Genova ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho l'impressione che questo comma aggiuntivo, proprio perché non modifica in nulla lo spirito del provvedimento, sia assolutamente inutile.

GIOVANNI NONNE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo, allora, rinuncia a presentare questo comma aggiuntivo nello spirito che si è detto e sapendo che si tratta delle aree relative al programma di cui si è parlato. Resta, dunque, il potere del Ministero di dare indicazioni e delimitazioni. Con questa precisazione, il Governo raccomanda l'approvazione della proposta di legge.

FABRIZIO ABBATE, *Relatore*. Propongo di scegliere come testo base per l'esame degli articoli quello della proposta di legge n. 3126.

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché ai tre articoli della proposta di legge non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Il termine di anni cinquantacinque, previsto dall'articolo 1 della legge 10 maggio 1970, n. 326, per l'esecuzione delle opere comprese nel progetto 12 agosto 1925, e sue successive modificazioni, per la formazione delle nuove banchine por-

tuali verso Sampierdarena e per la sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno, è sostituito dal termine di anni settanta.

(È approvato).

ART. 2.

In deroga a quanto stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito nella legge 29 dicembre 1927, n. 2693, le opere per il completamento del progetto 12 agosto 1925, e sue successive modificazioni, potranno essere eseguite a cura del Consorzio autonomo del porto di Genova sia direttamente sia attraverso rapporti convenzionali, tali da garantire la conservazione della proprietà privata, con i proprietari delle aree comprese nel progetto medesimo.

Le convenzioni attuative dovranno vincolare la parte privata alla destinazione ad uso di interesse portuale delle opere realizzate prevedendo, nel caso di inadempienza, il potere di esproprio da parte del Consorzio autonomo del porto.

Le aree interessate dalle convenzioni di cui al secondo comma, già acquisite al patrimonio del Consorzio autonomo del porto e divenute demaniali ai sensi dell'articolo 16 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, sono sdemanializzate e restano assegnate al Consorzio autonomo del porto.

(È approvato).

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

La proposta di legge sarà immediatamente votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Senatori Pastorino ed altri: « Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova, di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del consorzio autonomo del porto di Genova » (approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3126).

Presenti e votanti . . .	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli . . .	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

A seguito di tale approvazione risulta assorbita la proposta di legge n. 2847 Cattanei ed altri.

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Baghino, Baldassari, Benco Gruber, Bernardi Guido, Bocchi, Casalino, Cominato, Contu, Cuffaro, Degan, Dutto, Faraguti, Federico, Forte Salvatore, Lucchesi, Manfredini, Ottaviano, Pavolini, Pernice, Picano, Potì, Russo Ferdinando, Tamburini, Tombesi.

La seduta termina alle 14.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO