

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

84.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 APRILE 1982

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIO PANI

## INDICE

	PAG.		PAG.
		BAGHINO FRANCESCO GIULIO . . . . .	1056
		BENCO GRUBER AURELIA . . . . .	1057
		BOCCHI FAUSTO . . . . .	1056
		LA ROCCA SALVATORE, <i>Relatore</i> . . . . .	1057
<b>Disegno e proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):		<b>Disegno di legge</b> (Seguito della discussione e approvazione):	
Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis);		Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (3055)	1058
CALDORO ed altri: Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (34-bis);		PRESIDENTE . . . . .	1058, 1059, 1061, 1062, 1064, 1065
BAGHINO ed altri: Soppressione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico (257-bis);		BAGHINO FRANCESCO GIULIO . . . . .	1059, 1061, 1062, 1063, 1064
OTTAVIANO ed altri: Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (529-bis);		CASALINO GIORGIO . . . . .	1064, 1065
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis) . . . . .	1056	FARAGUTI LUCIANO, <i>Relatore</i> . . . . .	1058, 1059, 1060, 1062
PRESIDENTE . . . . .	1056, 1057, 1058	LUCCHESI GIUSEPPE . . . . .	1062, 1064
		MANNINO CALOGERO, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	1058, 1061, 1062, 1063, 1064, 1065
		POTI DAMIANO . . . . .	1063, 1064, 1065
		TAMBURINI ROLANDO . . . . .	1064
		<b>Votazione segreta:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	1065

**La seduta comincia alle 10,15.**

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

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis) e delle proposte di legge Caldoro ed altri: Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (34-bis); Baghino ed altri: Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico (257-bis); Ottaviano ed altri: Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (529-bis) e Marzotto Caotorta ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie » e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri: « Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane »; Baghino ed altri: « Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico »; Ottaviano ed altri: « Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello

Stato » e Marzotto Caotorta ed altri: « Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Ricordo che, nella seduta del 1° aprile scorso, era stato rinviato il seguito della discussione.

FAUSTO BOCCHI. Nel ringraziare il ministro per aver voluto assicurare la sua presenza alla seduta odierna della nostra Commissione che ha all'ordine del giorno un provvedimento di grande rilevanza, non posso fare a meno di esprimere, a nome del gruppo comunista, la mia protesta per l'assenza praticamente totale del gruppo della democrazia cristiana, fatta eccezione per il relatore La Rocca che, però, in questo caso deve essere considerato al di sopra delle parti. Inoltre, debbo anche protestare per il ritardo di 45 minuti con il quale la seduta è iniziata e, a tale proposito, debbo avvertire che in futuro il gruppo comunista non sarà più disponibile a coprire le carenze della maggioranza.

D'altronde, quanto ho testé denunciato si allinea perfettamente con quello che è stato l'iter della riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, iter che ha fatto registrare atteggiamenti dilatori da parte della maggioranza, non certo del complesso della Commissione.

Propongo, dunque, la sospensione dei lavori della Commissione e l'immediata ripresa di quelli del gruppo informale di lavoro, presenti il ministro, il relatore, i rappresentanti dei gruppi, per definire in termini di operatività le problematiche alle quali ancora non si è riusciti a dare una definizione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Pur dividendo sostanzialmente la proposta testé avanzata dal collega Bocchi, ritengo che sarebbe utile che il relatore esponesse la situazione dei provvedimenti in esame e, al termine di tale esposizione, potremo senz'altro convocare il gruppo informale di lavoro, magari approfittando della presenza del ministro. In tal modo, non solo non avremo perso tem-

po, ma daremmo anche impulso alla prosecuzione in sede legislativa della riforma.

AURELIA BENCO GRUBER. Sono d'accordo con la proposta del collega Baghino.

PRESIDENTE. Ritengo che questa sia la proposta più percorribile e prego, pertanto, il relatore di voler dare le informazioni che gli sono state richieste.

SALVATORE LA ROCCA, *Relatore*. Il gruppo informale di lavoro ha risolto i problemi dei primi 27 articoli del provvedimento che, come i colleghi sanno, consta di 31 articoli.

Nonostante il parere della Commissione affari costituzionali, il gruppo di lavoro è dell'avviso di dover insistere su tre punti qualificanti del progetto unificato. Il primo di essi è quello relativo al potere del consiglio di amministrazione dell'Azienda di assumere mutui ed emettere obbligazioni anche nei confronti dell'estero. Tale aspetto è di particolare rilevanza ai fini dell'autonomia dell'Azienda e non innova rispetto all'attuale situazione; accogliendo il parere della Commissione affari costituzionali si finirebbe, quindi, per privare l'azienda di una prerogativa che già oggi esercita.

È probabile che in sede di esame per il parere non sia stato chiarito sufficientemente alla Commissione affari costituzionali quali siano le procedure attraverso le quali il consiglio di amministrazione dell'azienda eserciterebbe il potere di assumere mutui ed emettere obbligazioni anche nei confronti dell'estero. Il consiglio d'amministrazione, infatti, oltre ad essere sottoposto alla vigilanza ed al controllo del ministro competente, dovrebbe sottostare alle procedure di controllo previste dall'articolo 15 con riferimento alla formazione del bilancio annuale e pluriennale.

Un secondo punto, in ordine al quale la Commissione affari costituzionali ha espresso parere condizionato, è quello re-

lativo alla possibilità riservata all'azienda di stabilire variazioni tariffarie nell'ambito del 10 per cento annuo. La richiesta della I Commissione di escludere tale ipotesi appare assurda, essendo necessario assicurare all'azienda la possibilità di seguire in modo rapido ed adeguato l'andamento delle condizioni economiche generali.

Una terza questione, sulla quale la Commissione affari costituzionali ha espresso parere contrario, è quella relativa alle deliberazioni riguardanti il personale. Il gruppo di lavoro è del parere di dover insistere anche su questo punto, perché il testo del progetto unificato è stato, tra l'altro, redatto tenendo conto delle posizioni più volte espresse in materia dalle organizzazioni sindacali, sfavorevoli ad una diminuzione dell'autonomia attribuita all'azienda in materia di organizzazione interna.

Il mio parere è che si debba, pertanto, insistere sui tre punti qualificanti cui ho fatto riferimento, pur sussistendo la necessità di una rapida approvazione della riforma. Ritengo, quindi, che occorra rapidamente esperire la possibilità di un riesame da parte della I Commissione affari costituzionali, alla quale dovrebbero essere riproposte le stesse disposizioni contenute nel testo già approvato in sede referente.

Quanto agli ultimi tre articoli del progetto originario, erano state sollecitate alcune risposte da parte del Governo in ordine al problema della struttura che deve fungere da supporto al ministro dei trasporti per il controllo, l'indirizzo e la vigilanza sull'azienda, alla questione delle procedure relative alla fase transitoria tra vecchia e nuova azienda ed alla possibilità di prevedere o meno un regolamento di attuazione della legge.

Sono pervenute alcune proposte per quanto riguarda la fase transitoria, concernenti l'articolo 29, mentre non è pervenuta alcuna proposta circa l'articolo 31 e manca ogni indicazione per la individuazione della struttura di supporto al ministro dei trasporti per il controllo, l'indirizzo e la vigilanza sull'azienda.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

Per definire questi punti credo sarebbe utile un rapido approfondimento da parte del gruppo di lavoro informale.

In qualità di relatore, ribadisco la proposta di inviare nuovamente il testo alla Commissione affari costituzionali al fine di ottenere un parere favorevole. Per quanto riguarda il parere della Commissione bilancio, ricordo ai colleghi che non esistono problemi essendo state recepite le osservazioni di quella Commissione.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta per consentire al gruppo di lavoro informale di valutare l'emendamento trasmesso dal Governo.

**La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 11.**

PRESIDENTE. Poiché il gruppo informale di lavoro non è in grado di assolvere entro breve tempo il compito poc'anzi assegnatogli, se non vi sono obiezioni rimane stabilito di rinviare il seguito della discussione dei provvedimenti ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (3055).**

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

Ricordo che, nella seduta del 24 febbraio scorso, la Commissione aveva convenuto con il relatore, onorevole Faraguti, di affidare la definizione del testo del provvedimento ad un gruppo informale di lavoro.

Comunico, altresì, che su tale testo la V Commissione bilancio ha espresso oggi parere favorevole.

L'onorevole Faraguti ha, pertanto, facoltà di riferire sulle conclusioni alle

quali è pervenuto il gruppo informale di lavoro.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Il testo del disegno di legge è rimasto praticamente identico, in quanto il gruppo informale di lavoro si è limitato ad apportarvi modifiche che già nella mia relazione avevo parzialmente preannunciato. Il rapporto tra gli operatori economici e sociali del settore aveva evidenziato come fosse necessario ed opportuno che la legge fosse immediatamente applicabile e fruibile.

Ritengo, comunque, che sia più produttivo che io dia conto delle modifiche introdotte articolo per articolo.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Con molta umiltà e discrezione vorrei permettermi di rivolgere alla Commissione la preghiera di approvare il più sollecitamente possibile il disegno di legge in esame.

Il ritardo con il quale mi sono presentato in Commissione è dovuto al fatto che ho dovuto assicurare la mia presenza presso la V Commissione bilancio che stava esprimendo il proprio parere sulla parte di sua competenza.

Sarebbe necessario approvare il provvedimento in oggetto addirittura entro oggi, in quanto, essendo l'attuale situazione politica estremamente precaria ed incerta, anche un rinvio di 24 ore potrebbe farci trovare di fronte ad un Governo dimissionario. Anche in tale ipotesi, infatti, se la Commissione trasporti riuscisse ad approvare il disegno di legge, esso comunque rappresenterebbe lo strumento attraverso il quale i cantieri potrebbero chiudere alcune commesse: a fornire le necessarie garanzie basterebbe, infatti, anche l'approvazione di un ramo del Parlamento. Ci sono delle trattative già nella sostanza concluse per le quali la conclusione dell'*iter* del provvedimento presso la Camera dei deputati significherebbe la possibilità di formalizzare i contratti.

Mi permetterei, allora, sempre con umiltà e discrezione, per la terza volta

## VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

di rivolgere questa preghiera ai colleghi di tutti i gruppi, rispettoso delle loro esigenze, ma sicuro che anch'essi siano consci della necessità di non trovarci in una situazione davvero critica senza aver fatto quanto è alla nostra portata per contribuire ad una positiva soluzione dei problemi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Sono d'accordo in ordine all'esigenza di approvare il provvedimento in discussione, ma la condivido con quel senso di responsabilità che è proprio di ogni parlamentare del mio gruppo e senza nascondere un moto di risentimento nei confronti del Governo per il ritardo con il quale il testo è stato presentato ed assegnato in sede legislativa alla nostra Commissione.

Espressa tale considerazione, sono pronto a contribuire affinché l'iter del provvedimento in discussione si concluda con urgenza.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo.

## ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, ai sensi degli articoli 143 e 144 del codice della navigazione, un contributo inteso a ridurre gli oneri finanziari per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione di navi mercantili effettuati nei cantieri nazionali o di paesi della Comunità economica europea.

Il contributo è ragguagliato al prezzo contrattuale dell'opera da realizzarsi, comprensivo dell'eventuale revisione e delle aggiunte o varianti risultanti da atti di data certa anteriori all'ultimazione dei lavori o, in assenza di contratto, del prezzo dichiarato dal cantiere.

Esso è pari al:

a) 2,75 per cento per ogni semestre e per la durata di 12 anni del prezzo dei

lavori di costruzione, trasformazione e modificazione di navi mercantili;

b) 2,25 per cento per ogni semestre e per la durata di 6 anni del prezzo dei lavori per le grandi riparazioni di navi mercantili.

Il prezzo di cui al precedente comma deve essere ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile e deve essere determinato tenuto conto anche delle eventuali forniture e attrezzature fuori contratto, connesse o pertinenti alla commessa. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il CIPE, su proposta del Ministro della marina mercantile, determina i criteri per la formulazione del giudizio di congruità di cui al secondo comma.

Per le nuove costruzioni il prezzo ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile è maggiorato forfettariamente del 15 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari.

Il contributo è elevato al 3,20 per cento per ogni semestre e per la durata di 12 anni del prezzo dell'opera da realizzare nel caso di lavori relativi alla costruzione, trasformazione e modificazione di navi di stazza lorda inferiore a 5.000 tonnellate se da carico liquido o gas liquefatto e a 3.000 tonnellate per le altre.

La concessione del contributo non è compatibile con altre agevolazioni finanziarie aventi analoghe finalità di cui benefici il committente corrisposte per la stessa iniziativa in Italia e all'estero.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Propongo di spostare il quinto comma dell'articolo alla fine del secondo comma.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni in ordine a tale proposta del relatore, chiedo alla Commissione di essere autorizzato a procedere in tal senso in sede di coordinamento formale del testo.

(Così rimane stabilito).

Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

## VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

Do lettura dell'articolo successivo.

## ART. 2.

Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1 i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni delle unità a scafo metallico, abilitate alla navigazione di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 CV;

c) galleggianti, costruzioni antinquinamento, costruzioni di interesse energetico e altri mezzi nautici per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni effettuate per conto dello Stato, le unità da diporto e quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade nonché le navi che non siano in possesso, anche dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro italiano navale.

Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti:

*Al primo comma, lettera c), sostituire le parole: « 150 tonnellate », con le altre: « 75 tonnellate ».*

*Al secondo comma, dopo le parole: « esclusivamente », aggiungere le altre: « salvo quanto disposto alla lettera c) del precedente comma ».*

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Sono favorevole agli emendamenti presentati dal Governo.

Pongo in votazione l'emendamento del Governo al primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo al secondo comma.

(È approvato).

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

(È approvato).

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

## ART. 3.

Il Ministro della marina mercantile dichiara l'ammissibilità al contributo della operazione proposta.

Tale provvedimento perde i suoi effetti qualora i lavori nei successivi dodici mesi non abbiano raggiunto almeno il 25 per cento dell'opera complessiva ed è revocato se i lavori medesimi non siano stati ultimati nel termine di 30 mesi dal loro inizio.

Ove il contratto preveda la costruzione di più navi dello stesso tipo, i termini di cui al precedente comma sono aumentati di 12 mesi limitatamente alla costruzione della seconda nave e di sei mesi per la costruzione della terza.

I termini di cui ai precedenti secondo e terzo comma possono essere prorogati dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali ove la istanza di proroga corredata dalla documentazione necessaria sia stata presentata prima della scadenza.

Il contributo è concesso con decreto della marina mercantile ed è corrisposto in rate semestrali, decorrenti dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi all'inizio dei lavori, da accertarsi sulla base di idonea documentazione, sempreché sia stata prestata idonea fideiussione bancaria o assicurativa.

Il Ministro della marina mercantile, successivamente all'iscrizione dell'unità nei registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione, determina in via definitiva il contributo secondo le modalità previste dall'articolo 1 della presente legge.

## VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

Se l'accertamento definitivo dell'ammontare del contributo dà luogo a differenze positive rispetto a quello calcolato in via presuntiva, il Ministro della marina mercantile provvede a corrispondere le maggiorazioni a rate semestrali costanti per la durata di 12 anni.

Nel caso in cui si debba procedere ad una riduzione di impegno, il Ministro della marina mercantile provvede, contestualmente alla emanazione del provvedimento definitivo, al recupero in un'unica soluzione delle somme già corrisposte maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento, aumentato di 2 punti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

## ART. 4.

Per l'acquisto di navi battenti bandiera estera in età non inferiore a 3 anni e non superiore ai 10 anni e di stazza lorda non superiore a 10.000 tonnellate ove lo acquisto sia perfezionato entro trenta mesi dalla entrata in vigore della presente legge, può essere concesso al proprietario della nave un contributo pari all'1,88 per cento per ogni semestre e per la durata di 10 anni del prezzo di acquisto ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile sulla base dei criteri di cui al quarto comma del precedente articolo 1.

Detto contributo è concesso con decreto del Ministro della marina mercantile ed è corrisposto, in rate semestrali, decorrenti dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi all'iscrizione dell'unità nei registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La riduzione degli impegni da che cosa deriva?

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di una ipote-

si puramente teorica; si immagina che il conto finale e la liquidazione siano attivi per l'amministrazione.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione l'articolo 4.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli 5 e 6 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

## ART. 5.

Per la concessione di contributi di cui alla presente legge, il CIPE, su proposta del Ministro della marina mercantile, stabilisce periodicamente i tipi di navi da assistere periodicamente, tenuto conto delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale in modo da favorire l'adeguamento strutturale della flotta alle mutate esigenze dei traffici marittimi, con particolare riferimento alle unità di elevato livello tecnologico o a quelle rispondenti ad esigenze di politica energetica e di sviluppo dei traffici di cabotaggio e mediterranei.

(È approvato).

## ART. 6.

La mancata osservanza dei termini di cui al secondo comma del precedente articolo 3, del successivo articolo 7 e la vendita all'estero dell'unità per la quale è stato concesso il contributo, intervenuta prima che sia trascorso almeno 1/3 del periodo di erogazione del contributo stesso, comporta la decadenza del beneficio e l'obbligo di restituzione delle somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

La perdita dei requisiti della più alta classe del Registro italiano navale da par-

## VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

te della nave per la quale è stata disposta la concessione del contributo comporta la cessazione della corresponsione del contributo.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 7.

## ART. 7.

I contributi di cui alla presente legge possono essere concessi alle sole iniziative alla data di entrata in vigore della legge stessa; sono tuttavia ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1 anche le iniziative concernenti nuove costruzioni i cui lavori alla data del 1° gennaio 1981 non risultavano ancora ultimati nonché le iniziative, successive a tale data e purché per le iniziative stesse non siano stati stipulati i contratti di finanziamento di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e i lavori vengano ultimati entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente emendamento:

*Dopo le parole: « articolo 1 » aggiungere le seguenti: « su richiesta dell'armatore interessato ».*

GIUSEPPE LUCCHESI. L'emendamento è richiesto con insistenza dagli armatori, anche se si tratta di una modifica pleonastica.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Preannuncio la mia astensione su questo emendamento.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è favorevole all'introduzione di questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Lucchesi.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 7 con la modifica testé apportata.

(*E approvato*).

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

## ART. 8.

Ai contributi di cui alla presente legge si applica la disposizione dell'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 9.

## ART. 9.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, su proposta di una Commissione consultiva interministeriale, saranno emanate le norme applicative della presente legge.

La Commissione di cui al precedente comma è presieduta dal Ministro della marina mercantile, o da un suo delegato, ed è così composta:

dal Direttore generale del Naviglio del Ministero della marina mercantile;

da due dirigenti del Ministero della marina mercantile;

da un dirigente dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

da un dirigente del Ministero del tesoro-Ragioneria generale dello Stato;

da un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

da un dirigente del Ministero delle partecipazioni statali;

da un dirigente del Ministero dell'industria, commercio e artigianato.

Per ciascun membro effettivo è nominato un supplente.

Le funzioni di segretario sono affidate ad un funzionario del Ministero della marina mercantile.

DAMIANO POTÌ. Vorrei dei chiarimenti circa la stazza complessiva ammissibile per quanto riguarda l'acquisto delle navi all'estero.

Nel testo formulato dal gruppo informale di lavoro è stato stabilito che il massimo tonnellaggio per l'acquisto all'estero è di 10 mila tonnellate.

Tenuto conto che questa indicazione può danneggiare la cantieristica italiana desidero sapere se è possibile trovare qualche altra soluzione. Dato che la maggior parte delle navi in questione ha una stazza compresa nella fascia da 5 mila a 10 mila tonnellate, permettere l'acquisto all'estero di navi fino a 10 mila tonnellate può portare a ripercussioni negative sulla cantieristica italiana.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. In effetti, devo dire che questa scelta non è stata compiuta con disinvoltura, ma è una scelta pensata. Il disegno di legge in esame ha come obiettivo quello di agevolare la domanda da indirizzare ai cantieri navali, ma questo non può essere l'unico ed esclusivo obiettivo, avuto riguardo al fatto che l'armamento italiano si sta trovando in gravissime difficoltà, che nel 1981 la flotta italiana ha perduto complessivamente circa un milione di tonnellate e che si assiste ad una riduzione dei carichi occupazionali.

Per altro, la situazione della cantieristica mondiale vede una concorrenza molto aggressiva, soprattutto da parte dei cantieri dell'estremo oriente. Poiché si verifica una caduta della domanda, ci troviamo in un momento del mercato che consentirebbe a taluni armatori a determinate condizioni di operare degli acquisti sul mer-

cato internazionale dell'usato a condizioni estremamente vantaggiose.

Abbiamo pensato, allora, di equilibrare l'obiettivo del sostegno ai cantieri nazionali a quello del potenziamento della flotta italiana ed abbiamo ritenuto di dover sottoporre questa scelta a delle condizioni, la principale delle quali consiste nel fatto che la stazza non sia inferiore a 10 mila tonnellate. Tale misura è stata adottata per facilitare l'armatore italiano, anche quello pubblico, che abbia intenzione di comprare un traghetto già usato; nel Nord Europa esistono, infatti, condizioni estremamente vantaggiose, in quanto un traghetto costa anche un quarto del prezzo che avrebbe il traghetto nuovo sul cantiere italiano.

Esiste, in sostanza, una situazione nella quale il sostegno ai cantieri nazionali comporta un limite rigido ed assoluto nei confronti dell'armamento. Si tratta allora di trovare una diagonale equilibrata nella speranza che i cantieri italiani, soprattutto quelli pubblici, diano luogo ad un processo di ripensamento della propria organizzazione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo che l'osservazione del collega Potì sia valida, in quanto tiene conto del fatto che l'Italia dispone di un naviglio obsoleto proprio al di sotto delle 10 mila tonnellate di stazza.

Vorrei inoltre osservare che mi sembra eccessivo il termine di 30 mesi, di cui al secondo comma dell'articolo 3; infatti, ritengo che due anni sarebbero stati sufficienti. Preciso che queste mie osservazioni vogliono essere solo un contributo alla discussione, ma non modificano la sostanza del mio parere positivo sul complesso della legge.

DAMIANO POTÌ. Vorrei ancora una volta far presente che il fatto di cui discutiamo ha già avuto riflessi negativi sulla cantieristica: infatti, in soli 18 mesi, la cantieristica nazionale ha perduto 380 mila tonnellate di stazza lorda, in quanto l'armamento ha preferito effettuare all'estero i propri acquisti.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1982

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Sono 10 mesi che faccio il ministro dei cantieri! C'è un armatore che da sei mesi deve consegnare otto navi nuove, ma le tiene nei cantieri. Il ministro delle partecipazioni statali ed io facciamo i mediatori, facciamo un mestiere che è improprio ed indecoroso sul piano formale, perché i cantieri dovrebbero alla fine mettersi d'accordo: questi signori, infatti, non sono mai in condizioni di chiudere un contratto perché ad ogni riunione presentano preventivi in aumento. Si mettano a lavorare e la smettano, di dieci giorni in dieci giorni, di presentare per ogni nave un incremento di previsione di spesa di 3 miliardi!

DAMIANO POTÌ. Su questo siamo d'accordo e siamo pronti a sostenere un'eventuale modifica di gestione della cantieristica pubblica, perché non si può accettare che ci sia tanta differenza tra il settore pubblico e quello privato. Sono anche d'accordo sulla necessità di operare il risanamento della flotta nazionale, assicurandosi, però, che le ripercussioni non siano troppo violente.

Chiedo, pertanto, alla Commissione se non sia possibile trovare una soluzione, una diagonale più praticabile.

GIORGIO CASALINO. I salari dei lavoratori sono sempre gli stessi! Bisogna togliere il marcio laddove esiste!

DAMIANO POTÌ. Il marcio esiste dappertutto.

PRESIDENTE. La scorsa settimana tutti i gruppi hanno sollecitato con insistenza l'approvazione di questo provvedimento. Se, però, ora viene riaperta totalmente la discussione, debbo ricordare in modo formale che un gruppo abbastanza consistente aveva chiesto che i lavori della Commissione fossero sospesi alle 11,30 per un impegno politico importante.

Pongo in votazione l'articolo 9.

(E approvato).

Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

#### ART. 10.

In aggiunta ai limiti d'impegno previsti dalle precedenti leggi sul credito navale sono autorizzati gli ulteriori limiti d'impegno di lire 4 miliardi e lire 40 miliardi rispettivamente per gli anni 1981 e 1982.

Al complessivo onere di lire 48 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge per gli anni 1981 e 1982 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1981.

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

(E approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

#### ART. 10-bis.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

GIUSEPPE LUCCHESI. Il gruppo democratico cristiano voterà a favore del provvedimento in discussione, in quanto esso consentirà all'industria cantieristica nazionale di ottenere una prima boccata di ossigeno.

ROLANDO TAMBURINI. Il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento in discussione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Faccio presente che solo la necessità di approvare con urgenza il disegno di legge in discussione mi hanno indotto a non presentare un ordine del giorno concernente il problema del RINA.

DAMIANO POTÌ. Anche il gruppo socialista si riserva di presentare in Commissione una risoluzione in ordine al problema del RINA, la cui soluzione non può essere ulteriormente rinviata.

Desidero inoltre rilevare che siamo del parere che la cantieristica pubblica non possa continuare ad essere gestita nel modo attuale. Oltre all'imprenditoria privata, infatti, occorre risanare anche quella pubblica.

Ritengo che la riduzione del limite di stazza lorda a 75 tonnellate possa danneggiare la cantieristica pubblica e favorire, invece, quella privata. Anche su questo avremmo desiderato ottenere chiarimenti dal ministro.

Formulate tali considerazioni, preannuncio il voto favorevole del gruppo socialista.

GIORGIO CASALINO. Anche il gruppo comunista preannuncia la presentazione di una risoluzione concernente i problemi del RINA.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio il presidente, la Commissione, tutti i gruppi parlamentari ed il relatore per l'atto estremamente significativo di aver portato a rapida conclusione l'iter di un provvedimento che il Governo considera di particolare interesse per il potenziamento ed il sostegno della flotta italiana.

La discussione del bilancio offrirà una puntuale occasione per affrontare tutti gli importanti argomenti emersi nell'odierna discussione. Mi auguro, inoltre, che l'attività governativa ci consenta di cogliere altre possibilità per sviluppare un'iniziativa più stringente in ordine a tutta la materia sul tappeto.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti i colleghi per aver consentito un rapido svolgimento dell'iter del disegno di legge in discussione.

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla normativa riguardante il credito navale (3055):

Presenti e votanti . . . .	24
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Benco Gruber, Bocchi, Briccola, Calaminici, Casalino, Cominato, Cuffaro, Dell'Unto, Faraguti, Federico, Forte Salvatore, Lucchesi, Manfredini, Ottaviano, Pani, Pavolini, Pernice, Picano, Potì, Reina, Tamburini, Tombesi.

La seduta termina alle 11,45.

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---