

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

100.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 AGOSTO 1982

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUIDO BERNARDI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MARIO PANI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sostituzione:</b>		BAGHINO FRANCESCO GIULIO . . . . .	1248, 1263
PRESIDENTE . . . . .	1240		1266, 1275, 1281
<b>Disegni di legge</b> (Discussione e approvazione con rinvio del disegno di legge n. 3586):		BENCO GRUBER AURELIA . . . . .	1243, 1275, 1280
Provvidenze a favore della riparazione navale ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3584);		BOCCHI FAUSTO . . . . .	1278
Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3585);		CORLEONE FRANCESCO . . . . .	1255, 1261
Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3586);			1262, 1269, 1279
Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3587)	1240	CUFFARO ANTONINO . . . . .	1252, 1261, 1269, 1275
PRESIDENTE . . . . .	1240, 1250, 1275, 1281	FARAGUTI LUCIANO, <i>Relatore</i> . . . . .	1243
			1256, 1261, 1263
		FEDERICO CAMILLO . . . . .	1280
		LUCCHESI PINO . . . . .	1247
		MANNINO CALOGERO, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	1256, 1261, 1268, 1275
		PANI MARIO . . . . .	1260
		POTI DAMIANO . . . . .	1251, 1281
		TAMBURINI ROLANDO . . . . .	1245
		TOMBESI GIORGIO, <i>Relatore</i> . . . . .	1240, 1256, 1268
		<b>Votazione segreta:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	1281

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

#### Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che per la seduta odierna l'onorevole Boffardi sostituisce l'onorevole Quietì.

**Discussione dei disegni di legge: Provvidenze a favore della riparazione navale (Approvato dal Senato) (3584); Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale (Approvato dal Senato) (3585); Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale (Approvato dal Senato) (3586); Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinate alla costruzione di nuove unità (Approvato dal Senato) (3587).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Provvidenze a favore della riparazione navale », già approvato dal Senato nella seduta del 15 luglio 1982, « Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale », già approvato dal Senato nella seduta del 15 luglio 1982, « Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale », già approvato dal Senato nella seduta del 15 luglio 1982 e « Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità », già approvato dal Senato nella seduta del 15 luglio 1982.

Se non vi sono obiezioni, la discussione sulle linee generali di questi disegni di legge avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Tombesi ha facoltà di svolgere la relazione sui disegni di legge nn. 3585 e 3586.

GIORGIO TOMBESI, *Relatore*. I provvedimenti oggi in esame, insieme con la legge 10 giugno 1982, n. 361, riguardante il credito navale ed approvata recentemente, sono attuativi del piano di ristrutturazione delle costruzioni navali che è stato predisposto dal Governo nel novembre 1980 e che è stato sottoposto al CIPI il 29 aprile 1981.

Il settore della cantieristica è stato sempre oggetto di preoccupazioni nel nostro paese per gli alti costi e per l'esigenza di avere una produzione competitiva sul mercato internazionale, esigenza che è stata avvertita particolarmente in occasione delle crisi che si sono succedute in questi anni.

Alcuni provvedimenti legislativi si sono posti l'obiettivo di risanare il settore: ricordo, tra le altre, la legge n. 522 del 1954, quella n. 301 del 1961 e quella n. 1372 del 1965 che concedeva contributi ai cantieri a carattere temporaneo per sopperire agli alti costi e che già allora era conforme agli indirizzi comunitari, indirizzi che tendevano ad eliminare le distorsioni della libera concorrenza all'interno del mercato.

La Commissione Caron, che ha affrontato a suo tempo organicamente i problemi della cantieristica italiana, ha prodotto la legge n. 19 del 1968 contenente provvidenze di varia natura per la cantieristica, nonché un programma di ristrutturazione che è stato attuato solo a Trieste. Consentitemi di ricordare che dei tre cantieri che dovevano essere chiusi, il Muggiano di La Spezia, l'Orlando di Livorno ed il San Marco di Trieste, solo quest'ultimo ha cessato l'attività, mentre il bacino di carenaggio che era previsto andasse a potenziare l'attività dell'arsenale triestino San Marco - società nuova sorta dalla fusione di entità preesistenti - è ancora da ultimare e solo in questi giorni la Camera dei deputati ha approvato il provvedimento che ne consente la ultimazione.

Purtroppo - ce lo ha ricordato anche il ministro Lattanzio in Commissione il 20 ottobre 1977 - né il piano di ristrutturazione, né i molti provvedimenti che

Governo e Parlamento hanno assunto e che hanno fatto conseguire ai nostri cantieri apprezzabili risultati sul piano tecnico sono, invece, riusciti ad ottenere una produzione cantieristica a costi competitivi.

La misura della grave crisi che oggi colpisce in tutto il mondo il settore della cantieristica appare evidente da alcuni dati: nel 1974 il carico di lavoro nei cantieri di tutto il mondo era di 120 milioni di tonnellate di stazza lorda; nel 1979 tale carico di lavoro si è ridotto a 17 milioni di tonnellate di stazza lorda, in concomitanza con la brusca frenata dei traffici marittimi.

Nello stesso tempo, vi è stato uno stravolgimento della distribuzione geografica delle attività cantieristiche a favore dei nuovi paesi produttori: Giappone, Corea, Formosa, Brasile ed altri. Nel 1980 il Giappone ed i suoi satelliti del sud-est asiatico hanno acquisito circa il 60 per cento delle commesse mondiali, mentre il peso percentuale della cantieristica europea è sceso dal 19 al 16 per cento, con una quota della cantieristica italiana dell'1,3 per cento.

Come conseguenza di questa crisi e della redistribuzione geografica delle attività cantieristiche, nel periodo che va dal 1973 all'anno scorso, si sono avuti nell'area della Comunità 63 scali demolitati o disattivati.

In questo quadro va fatto cenno alla politica comunitaria del settore ed alle indicazioni vincolanti che essa ci dà. La politica comunitaria è indirizzata al risanamento economico del settore, con la riduzione della capacità produttiva per la quota che oggi appare esuberante, e all'ammodernamento delle strutture allo scopo di contenere i costi. A questo fine la Comunità pone la condizione che gli aiuti degli Stati debbano essere degressivi fino a scomparire.

I costi di produzione dei cantieri italiani sono elevati e ad essi concorrono molteplici fattori: innanzitutto gli alti costi della produzione a monte della cantieristica, poi l'elevata presenza di one-

ri passivi che gravano sulle gestioni ed infine la bassa resa degli addetti che pone il nostro paese ad uno degli ultimi posti, con 18,20 di tonnellate di stazza lorda per addetto all'anno, contro le 25 della media europea, e le 50 del Giappone, cui fa fronte un basso impegno lavorativo rappresentato da circa 1.500 ore lavorate per addetto all'anno, contro la media europea di 1.700 ore ed il livello giapponese di 2.100 ore.

Ciò premesso e rimandando alla relazione del senatore Gusso che accompagna il provvedimento « Provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale » n. 3585, come pure alle relazioni che i titolari che si sono succeduti alla guida del Ministero della marina mercantile hanno esposto in Commissione ed ai dibattiti che ne sono seguiti, desidero fare presente la grave situazione attuale di scopertura di carico di lavoro che oggi vede nei cantieri della Fincantieri, su 12.240 operai occupati, 2.000 inoccupati nel terzo trimestre del 1982, con una previsione di aumento a 3.830 unità nel quarto trimestre di quest'anno.

Qualora i contratti già stipulati, ma che attendono le provvidenze governative per diventare operanti, lo divenissero tempestivamente, è previsto un recupero che dovrebbe portare alla piena occupazione della manodopera entro la fine del 1983. In particolare, per l'Italcantieri a Sestri, nel quarto trimestre di quest'anno, gli inoccupati dovrebbero ridursi dai 900 previsti a 600; a Castellammare, nel primo trimestre del 1983, dai previsti 1.100 a 350 e a Monfalcone, sempre nello stesso periodo, dai previsti 2.000 a 1.000. Così pure dovrebbe iniziare quanto prima il riassorbimento della cassa integrazione che oggi interessa 500 operai a Castellammare e 600 a Trieste, mentre a Sestri ne stanno per entrare 225. La rapida approvazione dei provvedimenti in esame dovrebbe provocare un primo assorbimento della cassa integrazione a 250 unità a Castellammare nel quarto trimestre del 1982, a Monfalcone tale assorbimento dovrebbe verificarsi a partire dal primo trimestre del 1983, mentre a Sestri dovreb-

be decorrere dal secondo trimestre del 1983.

Vorrei ancora accennare agli obiettivi del piano di settore: essi consistono nel mantenimento di una capacità impiantistica di 325 mila tonnellate di stazza lorda nei cantieri maggiori e di 55 mila nei cantieri medio-minori; nella stabilizzazione sui livelli attuali della forza lavoro (40 mila unità) che potrà essere contemporaneamente ridotta in relazione ad una sospensione del *turn over* nel centro-nord, sentite le forze sociali. In ogni caso, dovrà essere tenuta presente l'esigenza di assicurare una razionale composizione degli organici con l'immissione di giovani e dei necessari specialisti.

Il piano di settore si prefigge anche l'obiettivo di una progressiva riduzione del divario dei costi di produzione dell'industria cantieristica nazionale rispetto a quelli sopportati dalle principali industrie europee, con particolare attenzione all'eliminazione dei gravami impropri (oneri passivi per sottocapitalizzazione, per ritardi nei pagamenti, inadeguata utilizzazione del personale, eccetera). Inoltre, il piano tende alla riorganizzazione delle imprese a partecipazione statale con un assetto produttivo più razionale ed equilibrato, alla ristrutturazione del settore delle riparazioni navali per renderlo più competitivo nel Mediterraneo; il piano tende infine ad attivare la ricerca applicata particolarmente riferita alle nuove tecniche produttive e all'*off shore*.

Passando ora ad occuparmi del disegno di legge n. 3585 riguardante provvidenze in favore dell'industria cantieristica navale, vorrei sottolineare che esso fa seguito alla preesistente legge 2 aprile 1980, n. 122, scaduta il 31 gennaio 1980 e che, rispetto a questa, è molto più organico ed articolato. Esso prevede per i contratti di costruzione o di prima vendita stipulati nel periodo 1° gennaio 1981-31 dicembre 1983 l'erogazione ai cantieri di un contributo pari al 25 per cento del prezzo contrattuale per i cantieri maggiori, al 18 per cento per quelli medi ed al 15 per cento per quelli minori; tale contributo è elevato rispettivamente al 30, al 21 ed

al 15 per cento per i cantieri siti nel Mezzogiorno. A decorrere dal 1° luglio 1982 il contributo è ridotto di due punti percentuali per i cantieri maggiori e di due punti e mezzo per quelli medi e minori; dal 1° gennaio 1983 è ridotto di due punti per tutti i cantieri, in modo da rispettare il criterio della degressività. La legge definisce le caratteristiche che devono avere i cantieri ammessi a contributo ed anche il tipo di naviglio su cui il contributo può essere concesso. Sono escluse dal contributo le costruzioni effettuate per conto dello Stato, le unità da diporto e quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade.

Ancora: la legge prevede l'obbligo che le navi costruite abbiano i requisiti maggiori e che la ultimazione dei lavori abbia luogo per ciascuna nave entro 24 mesi, fatte salve alcune eccezioni. Il contributo viene liquidato con tre anticipi del 25 per cento ciascuno al 25, 50 e 75 per cento dello stato di avanzamento, salvo il caso di fideiussione che dà diritto ad un acconto più consistente.

Al titolo III sono previsti contributi particolari per i cantieri, ammessi ai contributi previsti dal provvedimento in esame, che effettuino investimenti destinati a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva ed a migliorare le condizioni di lavoro e ne precisa le modalità. Questa legge, destinata ad operare nel periodo 1982-1983, prevede una spesa di 990 miliardi, di cui 275 riferiti all'anno in corso. Al Senato, dopo ampio dibattito, il testo è stato modificato con emendamenti che lo hanno migliorato in ordine agli obiettivi che si prefigge e particolarmente sono stati premessi due articoli, il primo contenente indicazioni di carattere programmatico ed il secondo che prevede un comitato consultivo tecnico che sovrintende alla cantieristica e che deve elaborare una relazione annuale che, a cura del ministro, viene trasmessa al CIPE e per conoscenza al Parlamento.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 3586, esso riguarda sostanzialmente il CETENA, fondato nell'ambito dell'IRI nel 1962 e trasformato in società per azioni

in base alla legge n. 259 del 1976. Con esso innanzitutto si ampliano le competenze di tali società, nel senso che esso, che originariamente ha il compito di « promuovere, sviluppare e coordinare l'attività di ricerca nel settore navale », ora deve anche « promuovere in conformità alle indicazioni contenute nel piano di settore per l'industria navalmecanica programmi di sviluppo sperimentazione, progettazione, preindustrializzazione dei prototipi, nel settore delle costruzioni e della propulsione navale »; inoltre, viene ad esso data facoltà di « stipulare contratti con enti ed aziende operanti nel settore delle costruzioni e della propulsione navale ». Con esso si eleva il contributo previsto nella legge costitutiva e si prevede il finanziamento dei programmi realizzati dall'istituto di architettura navale - Vasca navale di Roma ed al CETENA nella misura pari al 90 per cento dei costi, sentito il comitato tecnico-scientifico di cui alla legge n. 259 del 1976.

Anche questo provvedimento è stato modificato, in sede di approvazione, nell'altro ramo del Parlamento con l'aggiunta di emendamenti migliorativi per quanto riguarda le procedure per l'erogazione dei contributi ed il controllo sui programmi. La spesa prevista, in acconto a quella di cui alla citata legge n. 259, è per il biennio 1982-1983 di 30 miliardi.

Entrambi i provvedimenti inquadrati nel piano di settore testimoniano l'impegno del Governo, in particolare del ministro della marina mercantile, alla razionalizzazione della politica del settore e la collaborazione del Parlamento, che anche questa Commissione riconferma, ad adottare con obiettività e responsabilità provvedimenti idonei a governare e a far riprendere un importante settore della vita economica nazionale, settore al quale sono legati gli interessi generali del paese e quelli di molti lavoratori.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Faraguti ha facoltà di svolgere la relazione sui disegni di legge nn. 3584 e 3587.

**LUCIANO FARAGUTI, Relatore.** Credo che a nessuno sfugga l'importanza di que-

sto complesso di provvedimenti riguardanti la cantieristica italiana. In particolare, il disegno di legge n. 3584, concernente le riparazioni navali, si inserisce in un settore in crisi, per la forte concorrenza che, nell'area del Mediterraneo vi è da parte di produzioni di paesi come la Jugoslavia, Malta ed il Portogallo, anche in relazione alla opportunità che i cantieri di riparazione si trovino sulle rotte dei traffici marittimi. Questo provvedimento di legge ha una dotazione finanziaria di 90 miliardi per il biennio 1982-83, con 10 miliardi destinati all'anno in corso. Ritengo importante sottolineare come il Senato abbia apportato modifiche significative introducendo sia l'obbligo della certificazione dei bilanci, sia una commissione consultiva interministeriale per emanare le norme applicative della legge in oggetto.

Il disegno di legge n. 3587 riguarda « Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità ». In sede CEE, conseguentemente ai grandi problemi che si sono creati per le mutate ragioni di scambio e per la crisi in cui si è trovato il naviglio dei paesi della comunità in riferimento ai nuovi traffici ed anche alla grande mobilità tecnologica che in questo settore è intervenuta, nonché alle nuove norme IMCO che hanno imposto giustamente nuove condizioni di sicurezza, sono state indicate delle linee d'intervento nel settore della demolizione-costruzione. Il disegno di legge in esame recepisce tali indicazioni, innovando, all'articolo 4, per quanto riguarda il rapporto tra l'età della nave che si distrugge in riferimento al passato. Ciò risponde all'esigenza di attuare un reale cambiamento della composizione qualitativa della flotta.

Il disegno di legge n. 3587, infine, ha una dotazione di 50 miliardi per il biennio 1982-83, suddivisi in dieci miliardi per l'anno in corso e 40 per il prossimo.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**AURELIA BENCO GRUBER.** Sono dell'avisio che del problema della cantieristica si debba discutere con la massima rapidi-

tà e, per attenermi a questo criterio, denuncerò immediatamente il fatto che per la prima volta da quando sono in Parlamento mi trovo con un complesso di provvedimenti che rappresentano un piano integrato di lavoro. Sotto questo profilo sarei anche disponibile alla rapida approvazione dei quattro disegni di legge.

È inutile sottolineare l'importanza, per un paese come il nostro, di un settore come quello della cantieristica ed è proprio sotto questo profilo che l'insieme dei provvedimenti al nostro esame rappresentano il banco di prova della capacità del nostro paese di darsi una nuova produttività ed efficienza inquadrata in criteri moderni e rispondenti alle esigenze che si prevede emergeranno nel futuro. Purtroppo, però, noi procediamo quasi sempre per statistiche che naturalmente ci forniscono dati che non tengono conto di quegli imponderabili, molteplici fattori che modificano la sostanza di una produzione. Sotto questo profilo una produzione inquadrata nelle partecipazioni statali e rispetto alla quale, quindi, è lo Stato a gestire la fase direttiva del processo produttivo non costituisce, però, quella forma capace di garantire la soluzione dei problemi, alla stessa stregua in cui la sensibilità dell'imprenditore nell'impresa privata non era sufficiente a fargli valutare la dimensione mondiale dei problemi.

Ripeto, perciò, che questo è il banco di prova di ciò che valgono e sono le partecipazioni statali e, a questo riguardo, osserverò che all'unità dell'imprenditore ed alla sua sensibilità, alle quali si doveva la creazione di istituzioni operative del passato, oggi bisogna sostituire i cinquantadue milioni di piccoli radar che ogni cittadino italiano possiede e, sotto questo profilo, debbo affermare che il nostro è il paese più ricco rispetto a tutti gli altri, ma che non siamo capaci di utilizzare la formidabile energia che possediamo. Questo cosa significa? Significa che siamo giunti al punto in cui le partecipazioni statali debbono naturalmente evolversi verso una gestione cosciente ed organica delle forze lavorative, sia quelle cosiddette del braccio, sia quelle della mente. A

questo riguardo siamo, a mio avviso, profondamente arretrati.

Si tratta di una conclusione in cui è possibile ritrovare gli elementi che servono ad identificare la crisi profondissima del settore della cantieristica, settore che non esito a definire il più importante della vita produttiva del nostro paese; a ciò si associa la crisi delle istituzioni e, in particolare, di questo nostro Parlamento il quale ha permesso che si verificasse una vacanza di legge di oltre due anni che si è ripercossa in difficoltà insormontabili per tutto il settore. A tale vacanza di legge si tenta di rimediare con i quattro provvedimenti in esame e per prima cosa dobbiamo porci, nei confronti di questo importantissimo settore, con una impostazione quale quella delle partecipazioni statali, quasi fossimo la «mamma-Stato» che provvede a questo figlio che senza il nutrimento dei contributi non può e non sa sopravvivere.

È per questo motivo che dei quattro provvedimenti in esame ritengo che il fondamentale sia quello concernente la ricerca scientifica. Abbiamo avuto occasione di andare in America ed abbiamo potuto constatare che fondamentalmente, alla radice delle grandi produzioni, c'è una estesissima, rigorosissima ed ampia possibilità di ricerca, ricerca che non è situata fuori dalle fabbriche, ma all'interno di esse. Abbiamo visto la ricerca divenire il settore fondamentale di tutte le grandi aziende, perché soltanto dallo studio, soltanto dalla collaborazione dei radar personali sorretti da cognizioni scientifiche si giunge ad effettuare quei miglioramenti tecnici che permettono di vincere la concorrenza.

Nei periodi di crisi si applica sempre il criterio di agire sulla produttività e noi abbiamo la necessità assoluta di essere clienti di noi stessi: sarà sempre meglio, infatti, investire per costruire le navi che ci mancano piuttosto che ricorrere al sistema della cassa integrazione, soprattutto quando questa è divenuta oramai un fatto di ordinaria amministrazione.

Non desidero soffermarmi ulteriormente sull'argomento e mi limito, pertanto,

a sottolineare l'importanza dello sviluppo del cabotaggio, settore fino ad ora alquanto trascurato, così come non è mai stato adeguatamente sviluppato il trasporto fluviale, e poco si è fatto nel campo delle nuove correnti di traffico in materie sostitutive energetiche.

Per tornare brevemente al tema della ricerca scientifica, vorrei prospettare - e mi rivolgo principalmente al presidente - l'opportunità di una visita di lavoro presso il CETENA nei confronti del quale nutro profondissimi dubbi che si accordano a quanto abbiamo riscontrato nel corso della visita fatta a suo tempo alla Vasca navale di Roma, presso la quale abbiamo constatato deficienze gravissime che, ad oggi, a quanto si sa, non sono state in alcun modo modificate.

Preannuncio che non ho intenzione di presentare emendamenti ai disegni di legge in esame per non rimandarne l'iter; mi limito a rivolgere una raccomandazione concernente sostanzialmente due criteri. Sapete che Trieste rappresenta nel complesso italiano una realtà a sé stante nel senso che, a differenza dell'uso italiano di costituire istituti al vertice di una piramide praticamente ancora inesistente, noi abbiamo sempre proceduto con criterio diverso, cioè abbiamo creato, a margine delle attività economiche ed industriali concrete, uffici di studio e di progettazione che si sono evoluti successivamente in istituti a sé stanti di studio. Si tratta, pertanto, di istituti nati dalla pratica, dal lavoro, dall'intelligenza di singoli uomini.

La mia raccomandazione, espressa in un ordine del giorno che mi permetterò di sottoporre alla valutazione del ministro, riguarda dunque l'opportunità di individuare due sedi particolari di ricerca e di sviluppo nel nostro paese: una è Napoli e l'altra Trieste. Noi possediamo un eccezionale ufficio progetti presso l'Italcantieri; possediamo altresì, nella Grandi Motori ampie possibilità di sviluppare gli studi sulla motoristica; tuttavia la nostra più grande aspirazione, da vent'anni a questa parte, è quella di trasformare la piccola Vasca navale che ci fu regalata

dall'Olanda sul finire della guerra in una Vasca navale efficiente e produttiva. Per ragioni politiche è stata concessa a Trieste la predisposizione di un'area scientifica e tecnologica la quale inevitabilmente dovrà occuparsi di problemi inerenti al mare, perché il mare è la nostra materia prima; inoltre, abbiamo una facoltà di architettura navale che dispone di tutte le premesse per fare una ricerca scientifica seria.

Tutto questo ho ritenuto giusto segnalare al ministro della marina mercantile, al quale debbo dare atto di aver fornito negli ultimi mesi prove ragguardevoli di efficienza e di reale volontà costruttiva.

ROLANDO TAMBURINI. Desidero innanzitutto lamentare il fatto che una discussione su provvedimenti così importanti e fondamentali per l'economia del nostro paese sia costretta ad essere compressa per la ristrettezza dei tempi di lavoro e per le difficoltà in cui anche questi provvedimenti si muovono.

Al Senato su di essi vi è stato un dibattito molto più esteso che ha occupato diverse giornate, le forze politiche hanno avuto modo di esprimere un giudizio estremamente articolato e sono stati approvati alcuni emendamenti migliorativi dei disegni di legge, soprattutto per merito dell'opposizione comunista.

Qual è la considerazione generale che possiamo esprimere complessivamente sui quattro provvedimenti riguardanti la cantieristica?

Innanzitutto, è necessario sottolineare che ci troviamo di fronte ancora una volta, nonostante la mozione che approvammo unitariamente in aula, a misure di carattere finanziario che si caratterizzano essenzialmente per sostenere la domanda e per cercare di risolvere la grave situazione che affligge tutto il settore della cantieristica e della navalmeccanica in generale. Tale caratterizzazione, di fronte ad una situazione di crisi dell'intero settore, crisi generalizzata anche sul piano internazionale, non può riuscire a governare le questioni fondamentali che stanno di fronte ai cantieri, ai lavoratori, alle

partecipazioni statali ed al Ministero della marina mercantile. Marginali, infatti, sono i propositi di favorire l'offerta per attuare una politica di piano. Tuttavia, ancora una volta, in occasione del dibattito odierno, ci troviamo ad interrogarci sul destino dell'industria cantieristica, nel senso che ci si chiede se la dotazione finanziaria - 1.696 miliardi - prevista per i provvedimenti in esame riuscirà a modificare in parte la situazione.

Il provvedimento concernente la ricerca scientifica, per il quale preannuncio che il collega Cuffaro chiederà la sospensione della discussione, dispone di limitatissimi mezzi finanziari e dimostra una estrema incapacità di collegarsi al piano: si parla solo di contributi e non si individuano finalizzazioni di energia diverse rispetto al passato quando il problema principale era quello di combattere le spinte alla frammentazione che ormai da troppi anni caratterizzano l'intero settore finalizzando gli interventi ad obiettivi precisi riguardanti in particolare la specializzazione della nostra flotta. Su questo terreno siamo ancora in una situazione di incertezza e di difficoltà; non si prevede il consolidamento della quota di presenza nel traffico marittimo internazionale, non ci si dice niente del piano energetico né di quello carbonifero. Sarebbe anche utile, a tale proposito, conoscere dal ministro della marina mercantile i tempi di attuazione del piano di settore, con riferimento alle commesse ed anche ai propositi dei privati, al fine di individuare un quadro di comando per la governabilità del settore stesso.

Un discorso pressoché analogo può porsi per le riparazioni navali che sono i punti di riferimento capaci di evitare dispersioni di potenzialità produttive e di mobilitare tutte le energie individuando una serie di fattori fondamentali. Ed infine vi sono delle contraddizioni tra i provvedimenti in discussione ed i piani di settore. Al Senato lo stesso ministro Mannino ha affermato che non esistono più indirizzi tali da far supporre che possa essere raggiunto l'obiettivo di 325 mila tonnellate di stazza lorda per la nostra

cantieristica. Permangono, quindi, interrogativi molto pesanti che debbono essere sciolti: le nostre decisioni rappresentano, sì, un elemento importante ai fini di una possibilità di ripresa, ma evidentemente con questo presupposto ci troveremo di fronte ad una situazione di incertezza.

Ben altro ci attendevamo dopo l'approvazione della mozione unitaria in Assemblea relativamente al piano della cantieristica e dopo la Conferenza nazionale del mare, e ben altro ci aspettavamo dinanzi ad una crisi del mercato che ha raggiunto valori storici nel settore portuale, nel settore dei traffici, in quello dei noli. Siamo di fronte ad una crisi che per dimensioni, profondità e vastità, non si era mai verificata nel nostro paese e, probabilmente, nel mondo. In sostanza, esiste il pericolo reale della nostra emarginazione: questi sono i temi sui quali abbiamo bisogno, alla ripresa dei lavori parlamentari, di discutere subito, di concentrare i nostri sforzi.

Infine, negativa è stata l'assenza - nonostante le ripetute richieste del nostro gruppo, del presidente di quella Commissione e di altri gruppi - del ministro delle partecipazioni statali in una discussione così complessa ed importante quale quella svoltasi al Senato. Il ministro Mannino sa bene che, poi, è il titolare del dicastero delle partecipazioni statali che, in definitiva, gestisce le decisioni assunte attraverso la Fincantieri, cui occorrerebbe peraltro dare un diverso assetto tramite il recupero della produttività, la ristrutturazione produttiva, l'approfondimento dei costi, la soluzione, cioè, di tutte quelle problematiche che rientrano nelle responsabilità fondamentali di quel dicastero. A causa dell'assenza del ministero, come ho detto, non siamo potuti venire a conoscenza degli impegni che si intendono assumere: quindi, vi sono altri interrogativi, vi è altra incertezza sulla sorte di questi provvedimenti. Infine, esiste il problema delle prevedibili contestazioni da parte della CEE, che potrebbero mettere in pericolo alcune normative, quale quella sulle ripartizioni navali, eccetera.

Credo sia giusto sottoporre all'attenzione dei colleghi e dello stesso ministro le problematiche connesse ai disegni di legge in discussione, perché se esse non saranno risolte questi ultimi risulteranno, in parte, improduttivi.

Inoltre, vorrei osservare come i provvedimenti lascino eccessiva discrezionalità al ministro della marina mercantile, del quale peraltro apprezziamo il dinamismo e la passione: ma il problema fondamentale non è questo. Il ministro sa bene a cosa intendo riferirmi: non basta la volontà, è necessario disporre delle potenti leve occorrenti per governare l'economia del settore, per affrontare seriamente i problemi e portarli a soluzione. Naturalmente, i lavoratori dei cantieri si aspettano certamente dei provvedimenti, sia pure di portata minima; pertanto, noi non ostacoleremo l'iter dei disegni di legge che, anzi, ci dichiariamo disponibili a concludere entro la giornata di oggi.

Rimane tuttavia in noi l'amarezza e l'insoddisfazione di non aver potuto varare un piano organico della cantieristica, che costituisce uno dei problemi fondamentali della nostra industria: tuttavia, siamo convinti che anche questi disegni di legge possano attenuare le enormi difficoltà cui siamo di fronte, creando le condizioni del successivo, possibile sviluppo.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, mi limiterò a svolgere brevi considerazioni, riservandomi di consegnare alla segreteria, perché rimanga agli atti della Commissione, un intervento scritto come contributo a questa discussione sui problemi della cantieristica.

Su tali questioni il Parlamento, ed in particolare la nostra Commissione, sono intervenuti a più riprese e certamente in modo non formale, ma suggerendo al Governo indicazioni di carattere generale circa le modalità con le quali affrontare problemi che complessivamente si sono venuti accumulando in questi ultimi anni e che, sicuramente, non fanno capo soltanto alle peculiarità della realtà nazionale, ma rispondono ovviamente alla lo-

gica complessiva di crisi mondiale del settore dei traffici marittimi ed anche delle strutture cantieristiche: una crisi che ha finito per colpire anche paesi che si erano affermati come particolarmente forti (ad esempio, il Giappone e la Corea).

Questo fatto determina delle difficoltà in via preventiva ma anche — come è stato giustamente osservato dal collega Tamburini — in via successiva: basti andare a vedere gli ostacoli che i ministri della marina mercantile hanno dovuto affrontare nei rapporti con la Comunità economica europea. Debbo subito dire che questi disegni di legge hanno sostanzialmente accolto alcune delle indicazioni fornite dal Parlamento; altre invece non sono state recepite, ma per ragioni oggettive che non attengono certamente alla volontà del ministro, il quale in materia si è mosso tra mille difficoltà. Credo inoltre che una parola di apprezzamento vada spesa circa il fatto che nei provvedimenti è stata inserita la previsione di un rapporto periodico a cadenza semestrale tra Governo e Parlamento, al fine di porre tutti nella condizione di verificare momento per momento — a seconda della evoluzione dei traffici mondiali, delle vicende relative a questo settore — il punto della situazione, e di mettere in grado il Parlamento di fornire, come è suo dovere e suo diritto, delle indicazioni in una materia che non da ora è gioia e dolore (più dolore che gioia) dei nostri dibattiti.

Per altro verso, i provvedimenti in esame si muovono sulla falsariga di leggi approvate precedentemente dal Parlamento ed è indubbio che alcune disposizioni in essi contenute, per la problematica che pongono, imporrebbero la necessità di una più approfondita discussione. Non sono abituato a farmi velo delle personali opinioni e non ho, quindi, difficoltà a sostenere in questa sede che sostanzialmente siamo in presenza di provvedimenti con marcate caratteristiche di sostegno finanziario, provvedimenti, per altro, necessari se vogliamo nella fase attuale conseguire l'obiettivo minimo che credo sia, nell'interesse di tutti, quello

della conservazione di un grande patrimonio di conoscenze tecnico-scientifiche che l'industria cantieristica nazionale ha accumulato nel corso dei secoli; un patrimonio da non disperdere in previsione di una auspicabile ripresa dei traffici mondiali e, in conseguenza di questa, di una ripresa del settore cantieristico nazionale.

Certamente, come ho già detto, si avverte la necessità di una riflessione più approfondita per determinare cosa non abbia funzionato in questo settore. A tale proposito, ripeto cose già da me dette, ma che rispondono alla mia personale convinzione: certamente ci dovremmo chiedere in che misura abbiano gravato sulla situazione attuale alcuni errori di previsione compiuti dalla Fincantieri; non desidero fare polemiche di ordine campanilistico, ma se la struttura di Livorno si è salvata, ciò dipende dal fatto che essa si è dedicata alle piccole dimensioni, a differenza della Fincantieri che, compiendo un macroscopico errore, ha progettato un maxicantiere poco prima che si verificasse il crollo del settore.

Una indagine conoscitiva potrebbe dunque aiutarci a capire ciò che non ha funzionato nel settore, il problema degli alti costi, le notevoli differenze scalari che si registrano nei cantieri della Fincantieri, della GEPI e in quelli privati. Ritengo che il ministro della marina mercantile, nella predisposizione di questi provvedimenti, abbia esplorato tutti gli spazi operativi possibili ed abbia consegnato all'esame del Parlamento quanto oggi è concretamente possibile operare per mantenere in termini competitivi l'industria cantieristica nazionale, per mantenerla allineata sui livelli europei rispetto ad altri paesi che adottano provvedimenti di sostegno qualche volta più marcati di quelli che attualmente abbiamo in esame.

Pertanto, preannunciando il voto favorevole del gruppo democratico cristiano sui quattro provvedimenti in discussione, ritengo che si debba spendere una parola di apprezzamento per il lavoro compiuto dai due relatori; per ciò che concerne la

relazione del collega Faraguti penso che si debba dedicarle un apprezzamento aggiuntivo: infatti, comunemente parliamo pochissimo, all'interno di questa Commissione, del settore delle riparazioni navali, settore che riveste un ruolo estremamente importante rappresentando una miriade di piccole e medie strutture che devono essere salvaguardate, anche perché la concorrenza in questo campo è assai agguerrita. Basti pensare a quanto in tale settore fanno la Jugoslavia, la Spagna e la Francia per capire quanto esso sia importante per tutta la cantieristica nazionale.

In conclusione, vorrei rilevare che la necessità di giungere rapidamente all'approvazione dei provvedimenti è da tutti avvertita e rispetto ad essa confermo la piena disponibilità del gruppo della democrazia cristiana; ma credo che si debba, altresì, sottolineare come si ponga fin da ora l'esigenza, almeno per quanto riguarda noi, di iniziare una indagine conoscitiva complessiva sui problemi della cantieristica, su quelli della flotta, una indagine, dunque, aggiornata al 1982; in quella sede sarà possibile un confronto più completo con il Governo sui problemi attualmente al nostro esame.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Debbo innanzi tutto esprimere il mio rincrescimento per il fatto che non ci sia lasciato un adeguato margine di tempo per discutere i provvedimenti oggi al nostro esame e ciò non tanto perché un numero maggiore di ore potrebbe dare più soddisfazione ai vari gruppi che intervengano nel dibattito, quanto perché indubbiamente l'analisi di provvedimenti tanto compositi ed articolati richiederebbe un approfondimento ben diverso da quello che potremo dedicarle. Non deve nemmeno essere dimenticato il fatto che tali provvedimenti giungano al nostro esame con estremo ritardo: se ciò costituisce un merito per il ministro attualmente in carica, rappresenta certamente un demerito per i governi che si sono succeduti in questi anni, in quanto oggi siamo costretti a verificare la gravità della situazione, ma questa viene attribuita alla crisi della cantieristica mondiale di-

menticando che praticamente, da oltre 15 anni, l'Italia affronta questa crisi diminuendo l'attività cantieristica, non assumendo alcuna iniziativa per risolvere positivamente la crisi. Tant'è vero che l'Italia, rispetto agli altri Stati industrializzati, ha operato una diminuzione della produzione del 7 per cento nell'arco di tre anni; anche l'età media delle nostre unità - pari a circa undici anni - è superiore a quella del naviglio degli altri paesi e va inoltre considerata la discrasia consistente nel fatto che la nostra cantieristica basa la propria attività su cantieri vecchi e su cantieri ultramoderni.

Sul Mediterraneo si affaccia un paese che, nel settore, riesce ad essere secondo nel mondo, sia pure avendo adottato leggi di tipo liberiano: ma, comunque, si tratta di uno Stato che ha saputo impostare efficacemente, varando i provvedimenti necessari, la propria politica nel campo della marina mercantile. Noi invece siamo oggi costretti ad esaminare contemporaneamente quattro disegni di legge che, pur costituendo uno sforzo notevole, non recano misure sufficienti per una soluzione adeguata (tra l'altro, non si spiega per quale motivo sia stato approvato in altra sede il provvedimento relativo al credito navale, che dovrebbe far parte integrante di questo pacchetto coinvolgendo tutta la politica marittima nazionale).

Ora, a mio avviso, la Commissione deve essere in grado di affrontare integralmente la problematica del settore e, di conseguenza, è necessario porre allo studio le misure indispensabili a tale scopo. Nel 1980 è stato elaborato un piano di ristrutturazione della cantieristica, approvato dal CIPE e presentato al Senato, che certamente ora non è più valido, ma che nessuno esamina: in sostanza, quindi, viene a mancare il quadro generale della situazione e delle soluzioni possibili.

Ecco perché, come ripeto, i quattro disegni di legge in discussione rappresentano uno sforzo notevole: però noi sappiamo che gli stanziamenti sin qui fissati a favore della cantieristica - se non erro, 275 miliardi per il 1980 e 695 per il 1982

e il 1983 - non risulteranno certamente sufficienti a risolvere i problemi in maniera adeguata. Sappiamo anche che questi incentivi sono elargiti nel tentativo di far fronte alla concorrenza esercitata da altri paesi - non più soltanto dal Giappone - per via della differenza dei costi: ma noi abbiamo qualche cantiere che non ha provveduto all'ammodernamento delle proprie strutture e ciò nonostante i disegni di legge non prevedono interventi a tal fine, che sarebbero invece necessari per aumentare la competitività dei nostri impianti. Si tratta di constatazioni che occorre fare; a mio giudizio, è giusto prevedere l'obbligo, da parte del ministro, di riferire ogni sei mesi al Parlamento sullo stato di attuazione del provvedimento relativo alla industria cantieristica, così come sono favorevole all'istituzione di un comitato consultivo: ma queste misure sono strettissimamente legate al disegno di legge stesso, non vanno cioè nella direzione dell'impostazione di una politica marittima nazionale.

Aggiungo, inoltre, che pur considerando noi giusto il criterio di devolvere a favore delle regioni meridionali il 40 per cento degli stanziamenti previsti per l'attuazione di provvedimenti di ordine generale, sarebbe irrazionale, nel caso specifico, non effettuare comunque una valutazione circa l'effettiva opportunità di impiegare tale quota nel Mezzogiorno.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

MARIO PANI

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei poi rilevare molto sinteticamente che in ordine alla demolizione del naviglio abbina alla costruzione di nuove unità, esistono delle condizioni concernenti la stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate e viene previsto un aumento del contributo per ogni tonnellata di stazza lorda compensata da 50 a 100 mila lire senza alcuna definizione - a mio avviso invece indispensabile - dei criteri in base ai quali operare tale maggiorazione: mi pare che l'assegnazione possa essere effettuata sem-

plicemente dietro valutazione della documentazione presentata e che non siano fissate indicazioni di carattere oggettivo allo scopo di evitare che possano determinarsi delle situazioni di privilegio.

Per quanto riguarda il termine di 25 anni previsto per il naviglio da rinnovare, mi pare che tale termine sia troppo elevato e che non agevoli di conseguenza, l'opera di costruzione che con tali provvedimenti si vuole rilanciare.

La richiesta di sollecita approvazione dei provvedimenti è accettata dal gruppo del MSI-destra nazionale, anche perché l'altro ramo del Parlamento ha avuto modo di compiere un esame approfondito degli stessi e, a testimonianza di ciò, ci sono le quattro relazioni del senatore Gusso; pertanto, tale sollecitazione si può senz'altro accettare.

L'ultimo provvedimento sottoposto al nostro esame riguarda il settore della ricerca nel campo della costruzione e della propulsione navale: se lo si considera a freddo, tale provvedimento non ha la stessa urgenza di approvazione degli altri tre. Ma, se consideriamo il fatto che la causa degli alti costi nel settore della cantieristica è da riscontrarsi sempre nella scarsissima attenzione riservata alla ricerca scientifica, allora tale provvedimento diventa urgentissimo, addirittura prioritario. Si tratta di un provvedimento, tra l'altro, riguardante il finanziamento di un istituto di ricerca e quindi di studio la cui utilità, rispetto al rinnovamento delle tecniche, dei metodi di intervento, non sfuggerà a nessuno; pertanto, mi permetterei di raccomandare alla Commissione di porre la massima attenzione su tale provvedimento: infatti, un nostro difetto, e non solo nel settore marittimo, è stato sempre quello di attribuire poca importanza al settore dello studio e della ricerca. Ritengo che se riuscissimo ad approvare una legge che obbligasse le grandi industrie ad avere presso di sé laboratori di studio nei quali operassero non solo i docenti, ma anche i neolaureati, riusciremmo probabilmente ad essere i primi nel mondo nel campo della cantieristica.

In conclusione, vorrei ribadire l'urgenza dei quattro provvedimenti, auspicando che nessuno intenda apportarvi emendamenti; sono, infatti, ragioni di urgenza che hanno indotto il Presidente della Camera ad assegnare i disegni di legge in sede legislativa alla nostra Commissione, malgrado l'indubbia importanza che essi rivestono e quindi in deroga a quanto disposto da una precisa norma regolamentare. Ecco perché l'approvazione dei quattro disegni di legge da parte del nostro gruppo è legata a questa situazione. Preannuncio infine che a conclusione della discussione presenteremo un ordine del giorno per impegnare il Governo, a partire da una certa data, alla revisione del piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica navale, che fu elaborato e presentato al Parlamento — come ho in precedenza ricordato — nel 1980. Il progetto di revisione, che il Governo dovrà presentare entro l'ottobre del corrente anno, dovrà fornire l'occasione per un dibattito completo sulla politica marittima nazionale dal quale scaturisca un quadro generale della situazione del settore e, conseguentemente, un provvedimento di legge avente carattere definitivo.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che, in ordine ai provvedimenti in esame, è stata richiesta, dal prescritto numero di deputati, la procedura d'urgenza e a seguito di sollecitazioni esercitate dalle diverse forze politiche la Presidenza della Camera ne ha proposto all'Assemblea l'assegnazione alla nostra Commissione in sede legislativa, e ciò in forza di una specifica norma regolamentare.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La norma regolamentare ricordata fa esplicito riferimento a provvedimenti di non grande rilevanza: se i disegni di legge in esame non hanno grande rilevanza, quali sono i progetti di legge rilevanti?

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei sa che non si è trattato di un'iniziativa peregrina della presidenza.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. L'iniziativa è peregrina, a giudizio del gruppo del MSI-destra nazionale.

PRESIDENTE. In Assemblea ogni gruppo ha la facoltà di esprimere la propria posizione in merito alle proposte di assegnazione di provvedimenti a Commissioni in sede legislativa formulate dal Presidente. Quindi, la mia precedente osservazione era volta esclusivamente a richiamare l'oggettività della questione.

DAMIANO POTÌ. La crisi dei traffici mondiali ha acuito la concorrenza tra i paesi interessati alle costruzioni navali ed ha posto in evidenza le carenze strutturali delle varie attrezzature, dei vari impianti dei singoli paesi che si dedicano a quest'attività. In questi ultimi anni si è determinata una eccedenza di naviglio che ha reso più aspra la concorrenza tra i vari Stati: da una parte, il Giappone, la Corea del sud ed altri paesi asiatici e, dall'altra, l'Europa, i paesi della CEE ed i restanti paesi del mondo; ma nell'ambito delle medesime aree geografiche tale concorrenza ha raggiunto livelli molto sostenuti.

In Italia si è verificata negli ultimi anni una drammatica crisi della produzione e quindi queste misure urgenti di carattere finanziario a sostegno della domanda, assieme alle provvidenze previste a favore del credito navale, costituiscono certamente un intervento indispensabile per ridare fiato a questo settore la cui salvaguardia noi riteniamo importante, sia pure nell'ambito della quinta direttiva CEE, per altro recepita dai disegni di legge in esame, e del piano di settore, che certamente dovrà essere aggiornato ma che, comunque, è una traccia importante per la razionalizzazione e ristrutturazione di questo comparto produttivo.

Oltre a tali interventi di natura finanziaria, vanno di pari passo incoraggiati gli sforzi tendenti a recuperare la produttività, ad eliminare le diseconomie, a revisionare anche i processi produttivi ed organizzativi, al fine di rendere tutto il

nostro sistema competitivo, quanto meno nell'ambito dei paesi europei.

Dobbiamo inoltre sottolineare che nel nostro paese esistono notevoli differenze tra settore pubblico, privato e misto e quindi è anche necessario rivedere i metodi di gestione per recuperare, appunto, quella correttezza e quell'efficienza produttiva che consentano al nostro sistema cantieristico di essere all'altezza dei tempi e di affrontare in forma autorevole la concorrenza che diventa, come ho già detto, sempre più aspra. Lo scenario internazionale dovrà subire ancora per alcuni anni la crisi dei traffici e dei noli: secondo gli esperti, infatti, il superamento dell'attuale stato di recessione è previsto per gli anni 1984-1985, quando si verificherà una ripresa dei traffici e, di conseguenza, delle varie attività di costruzione navale.

Anche in altri comparti produttivi, quale quello siderurgico, si è verificata nel passato una situazione di concorrenza a volte anche serrata: ma in questo settore abbiamo potuto trovare vantaggio dalle esperienze di altri paesi, fornendo a nostra volta tecnici e maestranze. Lo stesso discorso può essere riferito all'industria cantieristica e per tale ragione non si possono addossare al settore diseconomie che sono imputabili anche ad altri comparti dell'attività produttiva del paese.

Certo, anche il problema del risanamento della cantieristica si iscrive nel processo generale di risanamento dell'economia perché in un'economia totalmente assistita, con tanti settori in crisi, è difficile individuare quale comparto sia produttivo e sano; ma è anche necessario che in ciascun comparto si faccia tutto ciò che è indispensabile fare allo scopo di rendere competitivi settori che vanno incoraggiati e sostenuti e che possono riprendere la propria fisionomia nell'ambito dei rapporti internazionali. Anche in altra circostanza come, ad esempio, nella Conferenza del mare, abbiamo auspicato maggiore correlazione tra problemi della cantieristica e problemi della flotta.

Sono d'accordo con il collega Lucchesi sulla necessità di approfondire l'argomento attraverso una indagine conoscitiva che

metta in luce le carenze gestionali e gli aspetti sui quali dobbiamo maggiormente puntare la nostra attenzione per addivenire ad un organico sistema cantieristico e ad una flotta capaci di aiutarsi vicendevolmente, sia pure nel rispetto delle autonomie gestionali.

È un fatto positivo l'importanza che si è data al settore delle riparazioni navali, settore che deve, però, essere in maniera razionale localizzato ed incentivato lungo le rotte dove più è economica la sosta delle navi per le riparazioni. Oggi, infatti, a causa dell'elevato costo del carburante, tutti gli armamenti tendono ad indirizzarsi nel senso di creare economie rispetto all'esplicazione dell'attività armatoriale: dunque, sarebbe necessario anche incentivare il settore della riparazione e dislocarlo, ripeto, lungo le rotte che offrono maggiori garanzie dal punto di vista dell'economicità, visto che la concorrenza è notevole da parte dei cantieri di Malta, di Gibilterra, della Jugoslavia.

Ritengo anche necessario sollecitare uno sforzo di adeguamento dei nostri piani settoriali; ciò può essere fatto nell'ambito della previsione del piano settoriale in armonia con le esigenze del piano energetico per quanto riguarda il trasporto delle materie relative alle nuove impostazioni del piano energetico nazionale, della sua diversificazione, della sua articolazione, ma anche per cercare di esplorare vie nuove per ciò che concerne la combinazione tra l'attività cantieristica e quella di costruzione di parti di nuove attrezzature energetiche anche galleggianti e ciò al fine di ridurre gli effetti dell'inquinamento. È necessario anche affrontare parallelamente il problema del controllo del naviglio: si è parlato qui della vita media delle nostre navi che è più elevata rispetto a quella di navi di altri paesi. È quindi necessario affrontare contestualmente il problema della pubblicizzazione del RINA, del miglior funzionamento di questa struttura indispensabile legata non solo alla sicurezza della vita umana in mare, ma alla stessa esigenza di rinnovo del naviglio. Tale opera deve essere fatta con la massima oculatezza in quanto la costruzione

di nuovo naviglio non deve contrastare con la visione generale di contenimento della spesa e di utilizzazione razionale delle risorse che non sono certamente infinite.

È necessario intensificare ogni sforzo per la ricerca di nuove tipologie nella costruzione di naviglio; mi riferisco ad esempio ad un aspetto che certamente potrà avere sviluppi interessanti nel futuro del nostro paese, quello del trasporto fluviale e marittimo, specialmente se lo sforzo che il paese compirà sarà indirizzato a rendere quanto più possibile navigabile la idrovia del Po che può essere collegata a quella dell'Adriatico, in tale modo rendendo più economico il trasporto e raccordando il cuore economico del paese, la pianura Padana, con le regioni mediterranee. Sono questioni del futuro, ma, ripeto, è necessario appuntare la nostra attenzione anche su di esse.

È altrettanto importante concentrarsi sul problema della ricerca tecnologica avanzata sia nel settore delle costruzioni sia in quello della propulsione marittima. A tale proposito, non sarei alieno dal considerare l'opportunità di un accantonamento provvisorio del quarto provvedimento, quello, appunto, relativo alla ricerca scientifica ed al rilancio delle nostre strutture di sperimentazione, affinché ci venga data la possibilità di un approfondimento su di esso: ritengo, infatti, indispensabile dal punto di vista strategico della nostra economia e di tutto il sistema della cantieristica che noi ci attrezziamo in forme moderne ed adeguate per superare e vincere la concorrenza di altri paesi in questo settore, con il che si riuscirebbe a colmare le lacune che esistono in altri settori del nostro sistema cantieristico.

Con tale ipotesi il gruppo socialista conferma il proprio voto favorevole al complesso dei provvedimenti, chiedendo, nel contempo, un momento di riflessione rispetto alla proposta che mi sono permesso testè di formulare.

ANTONINO CUFFARO. Il mio intervento sarà più breve di quanto mi ero ripromesso di fare, poiché le osservazioni for-

multate dal collega Tamburini per il gruppo comunista mi trovano perfettamente d'accordo. I provvedimenti oggi in esame credo che prima di tutto si debbano alla posizione espressa dai lavoratori nel nostro paese, che si è confrontata — e forse oggi esce per la prima volta anche vittoriosa — con una linea del Governo che ha portato l'Italia alla gravissima situazione attuale.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
GUIDO BERNARDI

ANTONINO CUFFARO. Di fatto, malgrado i limiti che i provvedimenti in esame presentano, noi individuiamo e riconosciamo, nella linea che essi esprimono, una posizione che è stata ripetutamente ribadita dalle forze di sinistra rappresentate in Parlamento e dai lavoratori: la posizione per la quale l'industria cantieristica navale italiana costituiva e costituisce un elemento della nostra strategia industriale. Io certo potrei qui ricordare, assieme ai colleghi, le mille disattenzioni, debolezze, incapacità, delle forze che hanno governato questo nostro paese nell'affrontare i problemi del settore; ma alla base della situazione odierna non c'è la scarsa efficienza dell'amministrazione, non c'è la debolezza del Ministero della marina mercantile, non vi sono gli scarti fra le leggi e l'operato del Governo: c'è una costante considerazione, da parte di alcune forze, della inutilità degli sforzi in questo settore. Preciso: tanti anni fa si disse che il settore della cantieristica navale dovesse essere un settore nel quale intervenire solo per onor di firma. Varie considerazioni — certo ammantate anche di demagogia — vennero fatte a questo proposito: si parlò di settore a tecnologia matura, da riservare solo ai paesi in cui il costo della manodopera fosse basso, di un settore in cui il nostro paese non poteva impegnarsi perché, nell'ambito della competizione, aveva più valore sostenere la flotta che non l'industria delle costruzioni navali. Di conseguenza l'Italia, contrariamente a quanto è avvenuto in altri paesi, non ha mai po-

tuto disporre di un piano di politica industriale per la cantieristica navale e non ne dispone ancora. Debbo dire che solo attraverso i disegni di legge in esame noi forse riusciremo ad avere una politica che, nello stesso tempo, possa essere di sviluppo dell'economia marittima (e quindi di questo settore) e dell'industria, sensibile ai problemi della produttività, dell'avanzamento e delle innovazioni tecnologiche.

Come vede, onorevole ministro, noi non sottovalutiamo l'importanza dei provvedimenti (tutt'altro) anche se li consideriamo imperfetti e anche se dobbiamo lamentare ancora una volta le condizioni in cui la Camera — e per essa la X Commissione — si trova a dover discutere su questi temi. Nel dibattito svoltosi al Senato sono state introdotte delle modificazioni che hanno ricevuto un ampio consenso, le quali, come il ministro potrà testimoniare (anch'egli infatti ha partecipato a quel dibattito), traevano origine dalle indicazioni, dalle iniziative del mio gruppo. Si tratta di emendamenti in parte programmatici e in parte innovativi del meccanismo di erogazione dei contributi, che noi riteniamo importanti; ma debbo ricordare che altre nostre proposte sono state invece respinte dalla maggioranza, che ha voluto attenersi rigidamente ad alcuni aspetti del testo predisposto dal Ministero. Se confrontiamo quest'ultimo con progetti elaborati precedentemente dal dicastero, rileviamo — ed ha ragione in proposito il collega Tamburini — un'accentuazione della discrezionalità del ministro. Noi non siamo contrari a che l'esecutivo eserciti le sue potestà; ci preoccupa però il fatto che tale atteggiamento dirigistico del Ministero, poi, debba confrontarsi con una debolezza di strutture del dicastero stesso, debolezza che non denunciavamo soltanto noi, ma che è stata segnalata dallo stesso ministro in più occasioni. A nostro avviso, il Parlamento dovrà affrontare ancora — e devo dire rapidamente — dei provvedimenti correttivi di quelli che noi oggi stiamo esaminando, in quanto siamo convinti — lo dico al di là dei problemi di collocazione politica e del giudizio politico complessivo che possiamo dare sui disegni di legge

— che alcuni meccanismi si incepperanno e che in queste norme siano presenti delle distorsioni che potranno, ancora una volta, compromettere l'esito dell'operazione globale che tutti miriamo a realizzare: cioè quella di elaborare un piano a favore della nostra industria navalmecanica.

Aggiungo che, essendo i tempi di approvazione piuttosto ristretti, noi non presenteremo emendamenti; chiederemo però — come hanno fatto i colleghi Tamburini e (ne siamo lieti) Potì — che sia stralciato dalla discussione odierna il provvedimento sulla ricerca applicata. E ciò non perché esso non sia urgente, onorevole Benco Gruber e onorevole Baghino, ma perché esso reca una serie di misure che non determinano una svolta nel campo della ricerca applicata nel quale, al contrario, occorre introdurre programmi che realizzino un'inversione delle linee di tendenza, dando contenuti anticipatori; e perché, inoltre, tale provvedimento è sottodimensionato rispetto alle esigenze finanziarie della ricerca applicata nel settore navale ed alcune misure sono scoordinate rispetto ad altre, pure contenute nello stesso disegno di legge, non tenendo conto, onorevole Benco, della grave situazione in cui si trovano alcuni istituti di ricerca, situazione che lei stessa ha denunciato nel corso del suo intervento.

L'Italia ha grandi potenzialità, ma queste non sono state adeguatamente sfruttate tenuto conto che abbiamo vissuto una stagione eroica nella cantieristica italiana ed abbiamo operato in tale periodo in condizioni di gravi difficoltà per mancanza innanzi tutto di provvedimenti legislativi; a tali potenzialità, infatti, ha corrisposto una linea di abdicazione da parte delle forze di Governo.

Non credo sia necessario ripercorrere uno per uno tutti i momenti dell'attività legislativa che ha riguardato il settore della cantieristica: solo per citare un esempio riguardante la ricerca navale, vorrei ricordare all'onorevole ministro che l'articolo 1 della legge 23 novembre 1979 prevedeva un piano generale di sistemazione degli impianti e di definizione dell'ambito di attività dell'INSEAN. Si dice che c'è

conflitto tra marina militare, rappresentanti dei cantieri navali e ricercatori e che, a causa di ciò, l'attività della Vasca navale risulta paralizzata; si dice anche che il CETENA svolge una notevole attività di ricerca, attività della quale, però, il Parlamento non ha mai avuto la possibilità di occuparsi esaminandola e vagliandola. Per parte mia, ritengo che, per quanto attiene alla ricerca applicata, tutto si sia sempre risolto in un trasferimento di finanziamenti, etichettati come finanziamenti per la ricerca, dall'attività di ricerca stessa al sostegno puro e semplice nei confronti dei bilanci aziendali. In realtà, alcune cose si sono fatte, ma non nelle proporzioni, nelle dimensioni ed al livello a cui è possibile che il nostro paese acceda.

Ritengo, quindi, che una buona legge per la ricerca applicata debba finalmente consentire un coordinamento tra l'attività in campo navale e le attività più generali di ricerca applicata in campo industriale, un collegamento più stabile tra il Ministero della marina mercantile e quello per il coordinamento della ricerca scientifica, nonché una integrazione tra i programmi del CNR e quelli del CETENA. D'altronde, quando un paese come il nostro possiede degli impianti incompleti, per i quali però ha speso parecchie centinaia di miliardi, e per non completare tali impianti non riforma l'INSEAN, evidentemente costringe il proprio armamento a rivolgersi alle Vasche navali straniere — inglesi ed olandesi — il che evidentemente sta a significare che qualcosa deve essere radicalmente rivista. Mi rendo conto, per altro, che il problema della ricerca è uno dei problemi fondamentali nel campo navale, ma esso non ha però la stessa urgenza di problemi come quelli della cassa integrazione dei quali ultimi si occupano, invece, gli altri tre provvedimenti in esame; pertanto, in questo senso, ritengo che si debba riflettere sull'opportunità di varare un provvedimento per la ricerca applicata di gran lunga più organico di quello che oggi ci viene proposto dal Governo, tanto più che lo stesso finanziamento di 30 miliardi mi sembra alquanto inadeguato.

Per quanto riguarda gli altri tre disegni di legge non ripeterò le osservazioni che sono state fatte dagli appartenenti al gruppo comunista dell'altro ramo del Parlamento e qui dal collega Tamburini; dico soltanto che, nel caso in cui si insistesse da parte del Governo per votare oggi il provvedimento sulla ricerca applicata, noi comunisti ci vedremmo costretti a presentare una serie di emendamenti che inevitabilmente protrarrebbero la discussione, in quanto si tratterebbe di emendamenti non di forma ma di sostanza. Auspico, pertanto, che l'atteggiamento manifestato dal collega Potì a nome del gruppo socialista sia condiviso dai relatori, dal ministro e da tutti i colleghi e che il nostro voto possa essere dato oggi con la massima tranquillità contestualmente rinviando di qualche settimana l'esame del provvedimento sulla ricerca applicata, a proposito del quale sarebbe forse opportuno che questa Commissione prevedesse qualche audizione che, a questo punto, sembra essere assolutamente indispensabile. I dirigenti del CETENA, dell'INSEAN, del Consiglio nazionale delle ricerche, alcuni docenti di università: si tratta, di espletare un'indagine rapidissima e poi di elaborare un provvedimento che abbia, onorevole Baghino, delle basi salde e quindi costituisca davvero una nuova condizione per la ricerca applicata in campo navale. Comprendo le osservazioni che sono state fatte circa l'esigenza di una sollecita approvazione dei disegni di legge, però è preferibile, a nostro avviso, lasciar passare qualche settimana di riflessione piuttosto che dar vita ad un provvedimento sbagliato.

FRANCESCO CORLEONE. Ritengo innanzitutto di dover rilevare con chiarezza che se si è verificato un ritardo nella discussione dei provvedimenti sulla cantieristica, esso non può essere imputato a questa Commissione o al Parlamento. Debbo altresì rilevare che proprio in forza di un enorme senso di responsabilità noi accettiamo di votare alcuni disegni di legge che complessivamente comportano un esborso, se non erro, di 1.696 miliardi: è una responsabilità molto grande, ripeto, quella

che noi ci assumiamo, perché non sta scritto in nessun regolamento che nel giro di poche ore possano essere affrontati provvedimenti di questo livello qualitativo e quantitativo.

Detto questo, mi pare vada riaffermato il fatto che la crisi della cantieristica italiana ha degli aspetti specifici e quindi non può essere annacquata in quella più generale che investe i noli e i traffici internazionali. Con riferimento a tali aspetti peculiari, vorrei dire che si è lasciato andare in malora un settore importante per un paese come l'Italia e che, a mio giudizio, questa responsabilità va ascritta in chi ha perseguito altre politiche per la industria ed i trasporti, in chi consentito che il degrado si abbattesse in maniera catastrofica su questo settore, in chi ha permesso che si innescassero conseguenti meccanismi di assistenzialismo. E ciò ha fatto insorgere, inevitabilmente, il problema del rapporto costi-ricavi, e quindi della competitività della cantieristica italiana nei confronti di altri paesi europei ed extraeuropei, competitività che nel tempo è venuta sempre più a mancare.

Il problema, allora, è di cambiare la logica degli interventi: la mia parte politica è favorevole a provvedimenti di sostegno reale, non artificioso, dei livelli produttivi ed occupazionali ed a provvedimenti che non rechino misure-tampone, ma tali da affrontare in maniera organica e definitiva la problematica.

Debbo aggiungere che le argomentazioni dell'onorevole Cuffaro sulla ricerca mi hanno convinto; ritengo esattissime anche le osservazioni dell'onorevole Benco Gruber: la ricerca è fondamentale, però faccio notare che in questa Commissione noi non sappiamo neanche cosa sia il CETENA, quali siano le sue funzioni...

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Basterebbe leggere il testo della legge che lo ha istituito!

FRANCESCO CORLEONE. Allora ci si dia il tempo di leggerla! Il disegno di legge relativo alla ricerca è nelle nostre mani da ieri: si tratta di un provvedimento che

stanza 30 miliardi, una cifra molto cospicua! Teniamo conto del fatto che il nostro paese non ha mai stanziato grosse somme a favore della ricerca, e in un momento in cui il richiamo al rigore imperversa come un vento impetuoso, noi dobbiamo essere sicuri che ogni cifra di grossa entità venga ben spesa.

Concludo questo mio telegrafico intervento annunciando che ho presentato alcuni emendamenti ai disegni di legge concernenti la riparazione navale, la demolizione del naviglio, l'industria cantieristica, dei quali illustrerò le motivazioni in sede di esame degli articoli: ovviamente, la Commissione potrà accoglierli o respingerli, però io credo che essi potranno ugualmente risultare utili in quanto potranno offrire lo spunto al ministro per alcune precisazioni.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**GIORGIO TOMBESI, Relatore.** Vorrei innanzitutto ricordare che il problema della cantieristica navale viene da anni dibattuto anche in questa Commissione e quindi è stato nel tempo senza dubbio approfondito.

**FRANCESCO CORLEONE.** Stiamo approvando delle leggi!

**GIORGIO TOMBESI, Relatore.** Quei dibattiti costituiscono la premessa per l'approvazione delle leggi!

La discussione che ha avuto luogo al Senato è stata importante, si è svolta tra le stesse forze politiche che noi rappresentiamo ed ha consentito l'introduzione di modifiche di un certo rilievo ai disegni di legge in esame: mi pare, pertanto, che la situazione in cui ci troviamo ci suggerisca — come del resto i gruppi stessi hanno riconosciuto — di concluderne rapidamente l'iter. D'altra parte, le relazioni semestrali del ministro, che sono state introdotte attraverso una modifica approvata al Senato, sono un fatto positivo anche se con obiettività dobbiamo dirci che questi in-

contri hanno pure i loro limiti, per cui i risultati che se ne possono trarre sono importanti, ma non vanno sopravvalutati, soprattutto in un settore, come quello in discussione, in cui la programmazione è possibile fino a un certo punto perché legata a fatti che sfuggono al controllo.

Alcuni colleghi hanno chiesto di sospendere la discussione del provvedimento riguardante la ricerca scientifica: in effetti, le preoccupazioni da tali colleghi manifestate si sono appuntate soprattutto sul funzionamento della Vasca navale, non certo su quello del CETENA che, ad eccezione dell'onorevole Corleone, tutti hanno riconosciuto essere una struttura estremamente efficiente. Vorrei, d'altronde, far presente al collega Cuffaro, il quale ha profilato l'opportunità di svolgere una serie di audizioni, che ciò probabilmente ci porterebbe ad un notevole allungamento dei tempi d'esame del provvedimento stesso. D'altra parte, se, appunto, le preoccupazioni si incentrano sulla struttura della Vasca navale, tale problema può essere risolto indipendentemente da queste leggi. Trenta miliardi per la ricerca non sono molti, ma non sono neanche pochi; tutti noi attribuiamo alla ricerca un'importanza determinante anche agli effetti della riduzione dei costi. Chiederei, pertanto, agli onorevoli colleghi di voler soprassedere a tale loro richiesta trasformandola in un ordine del giorno con il quale si vincoli il ministro, unitamente al responsabile del dicastero per la ricerca scientifica, ad affrontare il problema senza con ciò sospendere il finanziamento al settore. Mi pare che questo potrebbe essere il modo migliore per fare anche quel dibattito che l'onorevole Cuffaro auspicava.

**LUCIANO FARAGUTI, Relatore.** Mi rimetto alla relazione del collega Tombesi il quale nei punti generali del suo intervento ha ricompreso anche tutto ciò che io avrei voluto dire.

**CALOGERO MANNINO, Ministro della marina mercantile.** L'invito rivoltoci dal presidente alla brevità non mi potrà, però,

esimere dal dare, nel corso del mio intervento, alcune precisazioni che sono state richieste e sollecitate.

Innanzitutto, vorrei osservare che l'industria navalmecanica italiana partecipa di una crisi recessiva di ampiezza mondiale: nel 1981 si è segnata una flessione del 12 per cento di commesse navali, pur essendosi verificato, proprio alla fine dell'anno considerato, un rilancio del processo di ristrutturazione dell'industria navalmecanica mondiale. Di fronte all'industria navalmecanica dei paesi emergenti e del Giappone, quella europea ed anche quella degli Stati Uniti vengono investite da una profonda crisi, crisi che si riflette sulle singole situazioni nazionali in misura del tutto diversa.

Alcune brevissime considerazioni sulla portata della crisi che investe l'Italia portano purtroppo a dover registrare che la differenza tra il prezzo del prodotto nave tra un cantiere italiano rispetto ad uno giapponese è del 40 per cento, del 50 rispetto ai cantieri coreani e del 30 rispetto a quelli spagnoli. In altri termini ci troviamo di fronte ad un'opera di profonda ristrutturazione, non solo su scala mondiale, ma europea, con uno spostamento di capacità produttive e competitive dai cantieri tradizionali — quelli italiani, francesi ed inglesi — a quelli spagnoli che nel Mediterraneo costituiscono sostanzialmente dei cantieri emergenti.

In conseguenza di ciò, tutti i paesi europei hanno dovuto necessariamente impostare le linee di un'azione di sostegno alla propria industria navale, ma ciò è avvenuto in modi molto diversi. L'Italia si presenta a Bruxelles con misure decisamente superiori rispetto a quelle adottate dagli altri paesi, il che ha innescato l'impugnativa per violazione degli articoli 92 e 93 del Trattato di Roma, impugnativa che spero di aver neutralizzato con le modifiche introdotte al Senato nel corpo dei disegni di legge, modifiche che accentuano la degressività degli interventi. Se si somma il contributo all'industria cantieristica navale con quello volto a limitare gli effetti dell'inflazione, la misura complessiva è dell'ordine del 40 per cento, che in

Europa è ripetuta solo dalla Gran Bretagna, anch'essa non a caso sotto accusa presso gli organismi comunitari.

D'altra parte la necessità di sostenere l'industria navalmecanica nazionale risponde ad una esigenza duplice: da una parte salvaguardare, finché possibile, i livelli occupazionali, dall'altra preservare, per ragioni strategiche, un minimo di capacità produttiva dell'industria navalmecanica italiana che in questi anni ha conosciuto una profonda ristrutturazione, almeno in termini di occupazione. Mi sia consentito rilevare che il ridimensionamento, in termini puramente occupazionali, dei cantieri italiani, non è misura sufficiente per assicurare agli impianti nazionali, soprattutto a quelli pubblici, il recupero di produttività e competitività che sarebbe necessario. Anzi, osservo che, al limite, il ridimensionamento occupazionale, con il blocco del *turnover*, può esercitare effetti distorsivi in quanto la rigidità del blocco stesso impedisce il rinnovamento del personale, soprattutto quando questo sia impegnato in funzioni specializzate.

Ho già detto che è opportuno sviluppare quest'azione di sostegno dei provvedimenti all'esame della Commissione, strumentali al piano della cantieristica. Non ho bisogno di ripetere le linee essenziali di quest'ultimo; vorrei soltanto ricordare che esso riguarda la capacità produttiva nazionale al limite di 380 mila tonnellate di stazza lorda compensata, così dislocate: 325 mila nei grandi cantieri, 55 mila nella cantieristica minore. Il primo dato riguarda l'area delle commesse delle forniture navali; pur essendo per mia inclinazione culturale e fede religiosa portato al pacifismo, debbo tuttavia con molto realismo sottolineare che se un'area ha dimostrato vitalità in questi anni, e non in funzione solo delle esigenze della difesa militare ma del mercato internazionale, si tratta purtroppo di quella delle commesse navali militari. Questo traguardo, in verità, risulta superiore alle possibilità che il mercato nazionale offre alla stessa industria navale italiana. Le potenzialità di quest'ultima sono fondamentalmente quelle che si ricollegano alla formazione di

una domanda nazionale e, solo per tratti o segmenti di gran lunga minori, a commesse internazionali. Vero è che in questi anni la Fincantieri è riuscita ad assicurarsi alcune commesse estere, ma si tratta di commesse che debbono essere inquadrare nella politica di sostegno — onerosa per il tesoro e per la finanza pubblica — che il Governo porta avanti anche nei confronti dei paesi in via di sviluppo. Molte volte si è trattato di commesse che sono state affrontate in termini di *dumping*: ricordo soltanto la vendita di due motonavi da parte della Breda ad un paese dell'Est, a condizioni di grande agevolazione creditizia, soprattutto ad un prezzo inferiore al costo di produzione. Probabilmente, la capacità produttiva italiana rimane ancora superiore alle possibilità del mercato nazionale; però vi è la necessità di evidenziare che l'armamento italiano sta vivendo una crisi di notevole portata, che s'è accentuata negli ultimi sei mesi. Facendo riferimento ai dati già forniti a questa Commissione, ricordo che in gran parte l'armamento italiano si trova ad agire in condizioni di noli internazionali estremamente bassi. Nel primo semestre del 1982 i noli sono stati quelli del 1975: il vantaggio derivante all'armatore italiano dal rialzo del dollaro risulta completamente neutralizzato, purtroppo, dall'andamento al ribasso dei noli internazionali. Vorrei ricordare — e mi spiace dover menzionare di questo fatto — che nelle ultime settimane almeno tre gruppi armatoriali italiani hanno conosciuto la procedura dell'amministrazione controllata che è il preannuncio di quella successiva, cioè del fallimento.

Le possibilità di acquisire commesse sul mercato nazionale risultano quindi estremamente condizionate da questo quadro generale; tuttavia, debbo dire che da quattro mesi — e questo vuol essere un apprezzamento al dirigismo del Ministero, che si è sostituito, in verità, anche alla struttura che più direttamente avrebbe dovuto curare la politica commerciale dei cantieri: ma sotto questo profilo accolgo quest'accusa di dirigismo, anzi ritengo che essa vada a vanto e merito del dicastero

di cui ho attualmente la responsabilità — per iniziativa del Ministero che, ho la lealtà di riconoscerlo, è stata resa possibile solo perché il Parlamento ha approvato tempestivamente un provvedimento di rifinanziamento e ristrutturazione del credito navale: alcuni armatori dalla posizione patrimoniale e finanziaria tranquilla hanno assunto oggi delle decisioni che avrebbero preferito prendere da qui a qualche anno. È stato impossibile, invece, indurre le società del gruppo Finmare a realizzare i programmi che già alcune di esse avevano annunciato; è stato impossibile in quanto la situazione di sottocapitalizzazione del gruppo non ha consentito alle stesse la programmazione degli investimenti e non ha soprattutto portato all'approvazione, da parte del comitato esecutivo dell'IRI, di alcune iniziative — mi permetto un giudizio personale — che in alcuni casi sarebbero state estremamente convenienti sotto il profilo economico. Mi riferisco, ad esempio, all'iniziativa OCEANGAS, che avrebbe potuto avere una fase operativa di mercato molto utile. Ma, come ripeto, la situazione di sottocapitalizzazione ed indebitamento della Finmare impedisce la formulazione di un programma in questa direzione, di un programma che, in verità, potrebbe essere portato avanti solo con un *partner* privato.

Ho detto che è stato possibile costituire un pacchetto di commesse che danno ai cantieri italiani qualche elemento di speranza per il prossimo biennio. Allo stato attuale, la situazione è la seguente: Italcantieri Monfalcone: due cisterne da 114.000 t.p.l. per la SNAM; cantieri di Sestri: un *bulk-carrier* da 50.000 t.p.l. per la Pane e due portacontenitori da 14.000 t.p.l. per la Merzario; Castellammare: un *bulk-carrier* da 50.000 t.p.l. per la Pane, un traghetto a quattro binari per le Ferrovie dello Stato e un *bulk-carrier* da 50.000 t.p.l. per la Deimlemar, da assegnare al cantiere; CNR: un traghetto a quattro binari (ferrovie dello Stato) per Palermo; Breda: due motonavi portachiatte da 8.000 t.p.l. per una compagnia liberiana; è stato infine firmato un con-

tratto con la Tharros per una motonave portacontenitori da 4.000 tonnellate, da costruire presso l'Orlando di Livorno (di questa commessa, comunque, debbono ancora essere definiti i dettagli).

La situazione nel 1981, invece, ha visto la stipula di 20 contratti per 45.000 tonnellate di stazza lorda compensata, mentre nel 1982 sono state messe in cantiere due costruzioni di 14.000 tonnellate di stazza lorda compensata. La situazione dei cantieri minori, e tra questi vanno ricordati innanzitutto i due cantieri della GEPI, è una situazione che si presenta con prospettive decisamente migliori e questo perché i cantieri minori si sono trovati nelle condizioni di poter adeguare il proprio modello produttivo in modo più flessibile alle esigenze del mercato e di recuperare una capacità competitiva che ai cantieri maggiori è più difficile raggiungere.

La differenza tra il prezzo base del prodotto nave nel cantiere italiano e in quello spagnolo è di circa il 30 per cento; ora, se il dato comparativo tra la situazione dell'industria navalmeccanica italiana e quella dei paesi dell'estremo oriente è di difficile omologazione, nel senso che tutti conoscono le ragioni politiche e metapolitiche che spingono quei paesi a realizzare situazioni industriali di alta efficienza e competitività, il dato che deve preoccuparci è quello relativo al raffronto tra l'industria navale italiana e quella spagnola.

Al di là dei provvedimenti in esame per la cantieristica — e a questo riguardo debbo osservare che essi sono stati profondamente modificati ed emendati al Senato, anche con l'apporto, di cui non ho alcuna difficoltà a riconoscere il peso, di tutti i gruppi parlamentari e in particolare di quello comunista, che ha presentato emendamenti che sono stati accolti dal Governo, emendamenti che si muovevano nel senso di ridurre notevolmente la capacità discrezionale dell'amministrazione — sono state introdotte misure che danno all'intervento di sostegno una definizione che prescinde da ogni riferimento alla discrezionalità e, anzi, sono stati

affidati a meccanismi di automatismo che assicurano e garantiscono la trasparenza, condizione non secondaria né di stampo meramente moralistico, che va sempre assicurata a tutte le aziende della pubblica amministrazione, soprattutto quando si rivolgono al sostegno di un'attività industriale estremamente in crisi.

Rimane aperto il problema della ristrutturazione dei cantieri italiani sotto un profilo complessivo rispetto al quale certamente conta moltissimo la ricerca scientifica: infatti, quando si esaminano le ragioni del diverso sviluppo dell'industria cantieristica minore, di quella media e di quella maggiore, uno dei primi elementi che balza agli occhi consiste nel fatto che le prime due hanno potuto realizzare gradi di specializzazione che oggi le abilitano ad una produzione estremamente qualificata nel mondo; basti pensare alla produzione di tutti gli impianti *off shore* per la ricerca dei giacimenti dei minerali in mare.

Rimane aperto il problema del recupero della produttività da parte dei cantieri italiani, problema la cui soluzione è affidata da una parte alla capacità dei gruppi manageriali di ritrovare una motivazione anche morale al proprio lavoro nonché un solido impegno e dall'altra agli stessi sindacati i quali si debbono rendere conto che diventa estremamente difficile prorogare oltre il limite previsto dalla V direttiva comunitaria una forma di intervento a sostegno dell'industria cantieristica. I tempi, infatti, sono estremamente ristretti e limitati: occorre compiere sforzi seri per giungere, se non alle soglie del 1983, almeno a quelle del 1985, ad aver compiuto ogni azione; oltre quella data sarà difficile prorogare il sostegno all'industria cantieristica, per cui bisognerà giungere a quella data con un largo recupero di produttività e di competitività. Questo è il tema aperto rispetto al quale anche da parte delle forze politiche risulta utile e necessaria la maturazione di quel consenso sociale, condizione indispensabile per portare avanti programmi di ristrutturazione che non si affidano soltanto a licenziamenti o alla cassa integra-

zione, ma che si affidino, invece, alla rielaborazione del modello produttivo.

L'onorevole Lucchesi ha fatto delle osservazioni molto pertinenti a proposito del diverso sviluppo di alcuni cantieri all'interno della struttura pubblica rispetto al cantiere di Monfalcone. Purtroppo Monfalcone ha rappresentato una scelta intempestiva che sarebbe stato giusto compiere qualche anno prima, una scelta fuori tempo dopo il 1973, dopo quell'evento che ha modificato le ragioni dell'economia internazionale, che ha rivoluzionato il modello del trasporto navale; a seguito di tale evento, infatti, si è passati dalla concezione ispirata al gigantismo a quella riguardante un modello caratterizzato soprattutto da una gestione economica efficiente. Per altro, la Fincantieri si è mossa bene di recente dando vita ad accordi molto validi di integrazione produttiva con altri soggetti; ad esempio, una delle condizioni che rendevano la situazione difficile era l'obbligatorietà per i cantieri italiani di fornire un prodotto nave dotato di motori costruiti in Italia. Non che questi motori non avessero validità tecnico-meccanica, ma purtroppo la situazione della Grandi Motori di Trieste si è venuta sempre più qualificando come situazione marginale: si tratta di un'amara legge della quale bisogna realisticamente prendere atto. L'accordo di cui parlavo è stato realizzato qualche settimana fa e permetterà alla Grandi Motori di ritrovare un proprio spazio.

MARIO PANI. C'è sempre Basilico alla Grandi Motori?

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. È una consociata...

MARIO PANI. Quando lo cacerete via...

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho avuto notizia che è stato confermato all'unanimità.

Concludo tornando ad insistere sul fatto che il problema della ristrutturazione dei cantieri italiani rimane aperto indipen-

dentemente dall'approvazione dei provvedimenti odierni.

Dato che alcuni colleghi hanno sollevato il problema, debbo dire che non ho difficoltà a trattare separatamente il disegno di legge riguardante la ricerca, anche se mi sembrava e tuttora mi sembra che sarebbe stato più logico che i quattro provvedimenti completassero il loro *iter* insieme. Se da parte di alcuni colleghi fosse sollevata un'obiezione circa l'opportunità di un approfondimento, io non avrei alcuna difficoltà a farmi carico di tale eccezione. Vorrei soltanto osservare che già al Senato — e lo sottolineo con piacere — la raccomandazione dell'onorevole Cuffaro è stata in qualche modo accolta proprio con l'approvazione di un emendamento presentato dal Governo, concernente un collegamento più stretto fra il CETENA, la Vasca navale, il Consiglio nazionale delle ricerche e l'integrazione del Ministero per la ricerca scientifica a livello del coordinamento della ricerca stessa. Ricordo che nel testo originario, la ricerca scientifica per l'industria navale dipendeva solo dal ministro della marina: io non ho avuto né remore né inibizioni nel riconoscere il ruolo che istituzionalmente spetta al ministro per la ricerca scientifica, anche in funzione dell'obiettivo esigenza di assicurare un coordinamento con le attività di ricerca svolte dal Consiglio nazionale delle ricerche. Non ho quindi alcuna difficoltà ad accettare la richiesta di sospensione per un ulteriore approfondimento di questo disegno di legge: anzi, mi auguro che questa pausa possa portare a risultati apprezzabili in tale direzione, perché è inutile nascondere che un apporto decisivo alla ristrutturazione del settore può venire dalla ricerca scientifica.

Aggiungo un'ultima considerazione. In questi mesi ho avuto la possibilità di visitare i nostri cantieri e devo francamente riconoscere che, a livello intermedio e di base, c'è gente che lavora con grande zelo, impegno e capacità. Colgo quindi quest'occasione per manifestare il mio apprezzamento all'ufficio progettazione di Trieste dove ho visto persone impegna-

tissime in un lavoro estremamente qualificato: mi fa piacere esprimere questo riconoscimento perché ritengo giusto che il Parlamento, nel prendere consapevolezza della gravità della minaccia che incombe sul settore, possa al tempo stesso constatare che da qualche parte c'è un « fiorellino ». E questo rappresenta un segno di speranza.

PRESIDENTE. Passiamo quindi all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3584.

Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

(Contributo per lavori diversi dalla costruzione navale).

Per i lavori di riparazione navale, manutenzione di apparati motori marini, nonché trasformazione e modificazione di unità di stazza lorda inferiore a 1.000 tonnellate, può essere concesso alle imprese assuntrici dei lavori medesimi, iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, un contributo pari al 10 per cento del relativo prezzo.

Per le imprese ubicate nel Mezzogiorno la suddetta aliquota è elevata di 5 punti percentuali.

Sono esclusi dai benefici i lavori che risultano inferiori ad un importo di 80 milioni di lire.

Il contributo è decrescente nella misura dell'1,5 punti percentuali all'anno.

Il Ministro della marina mercantile con decreto, di concerto con il Ministro del tesoro, tenuto conto dell'andamento delle commesse, può elevare detta percentuale.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*Il secondo comma è soppresso.*

FRANCESCO CORLEONE. Nell'illustrare l'emendamento, signor presidente, accennerò, brevemente, anche alle altre proposte di modifica che ho presentato ai due articoli successivi.

Questo emendamento all'articolo 1 trae origine dalla considerazione che la crisi del settore è assai ampia e generalizzata ed è comunque indipendente dall'ubicazione delle imprese: non comprendiamo, allora, perché si elevi di 5 punti percentuali l'aliquota del contributo a favore delle imprese meridionali e non si riservi lo stesso beneficio, ad esempio, ai cantieri di Trieste.

L'emendamento all'articolo 2 è riferito alla data del 31 dicembre 1980, che proponiamo di sostituire con la data del 31 dicembre 1981, in quanto a noi sembra che la sospensione considerata dalla norma sia troppo lunga e tale da mettere in crisi l'apparato produttivo.

Infine, l'emendamento all'articolo 3 riguarda l'esclusione dai benefici delle costruzioni militari di ogni tipo ed utilizzazione.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Il relatore è contrario agli emendamenti Corleone.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. L'aumento di 5 punti percentuali del contributo a favore delle imprese ubicate nel Mezzogiorno risponde ad un criterio fondamentale cui sono informate tutte le leggi di incentivazione in vigore nel nostro paese.

Per quanto riguarda la data del 31 dicembre 1980, ricordo che essa è stata fissata in adeguamento alla quinta direttiva CEE ed è comunque tale, in ordine alla situazione italiana, da non escludere alcun impianto. Quanto all'ultimo emendamento, credo sia inutile ripetere le osservazioni già svolte nel corso della discussione.

ANTONINO CUFFARO. Ci rendiamo conto dell'esigenza di apportare delle modifiche al provvedimento, ma ragioni di urgenza ci consigliano di evitare l'introduzione di emendamenti perché, in tal caso, dovremmo rinviare il disegno di legge al Senato: nelle condizioni in cui si trovano i nostri cantieri e con le prospettive mi-

nacciose della situazione politica italiana, correremmo il rischio di non varare in tempo utile queste misure di sostegno e di aggravare quindi la crisi del settore.

Noi non siamo favorevoli, in particolare, all'emendamento Corleone all'articolo 1 in quanto i cantieri dell'area meridionale subiscono — ad esempio nel campo delle riparazioni — una concorrenza molto aggressiva nel bacino del Mediterraneo ed operano in condizioni di sfavore rispetto ad impianti che, anche in ordine a quest'attività, praticano il *dumping*. Riteniamo pertanto che sia utile assumere queste misure a favore dei cantieri meridionali.

Inoltre, se è vero che gli impianti del nord e del sud versano in uno stato di difficoltà, esiste però una ragione che deve consigliarci di sostenere, in modo particolare, quelli ubicati nel Mezzogiorno: in quest'area al cantiere sono infatti ancorate, più che nelle altre zone d'Italia, le possibilità di una ripresa, sia pure minima, dell'industria e ad esso sono legati i livelli di guardia dell'occupazione.

È proprio in base a queste considerazioni, che certamente non discendono da una visione di politica industriale, ma da problemi sociali acuti, che noi siamo favorevoli a questa discriminazione positiva nei confronti delle attività cantieristiche del Mezzogiorno.

FRANCESCO CORLEONE. Ritiro il mio emendamento all'articolo 1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo originario.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

#### ART. 2.

(Imprese ammesse al contributo).

Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 1 le imprese che, in esercizio al 1° gennaio 1967, ab-

biano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la data: « 1980 » con l'altra: « 1981 ».

FRANCESCO CORLEONE. Ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo originario.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

#### ART. 3.

(Campo di applicazione).

Sono ammissibili al contributo i lavori effettuati sulle seguenti costruzioni:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate — eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade — nonché, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le unità a scafo metallico abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto dei passeggeri o di automezzi;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore e draghe semoventi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

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

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

Sono esclusi i lavori effettuati sulle costruzioni appartenenti allo Stato nonché sulle unità da diporto.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*All'ultimo comma aggiungere le seguenti parole: « e sulle costruzioni militari di ogni tipo ed utilizzazione ».*

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Insisto nel ritenere che si tratti di emendamenti improponibili.

LUCIANO FARAGUTI, *Relatore*. Sono d'accordo con l'onorevole Baghino e ritengo che l'emendamento debba essere, quanto meno, meglio precisato.

PRESIDENTE. A mio avviso, si tratta di un emendamento proponibile che pongo, pertanto, in votazione.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo originario.

*(È approvato).*

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

#### ART. 4.

*(Liquidazione del contributo).*

L'accertamento relativo alla esecuzione dei lavori per i quali siano stati chiesti i contributi previsti dalla presente legge è delegato al Registro italiano navale.

Con decreto del Ministro della marina mercantile saranno stabiliti i documenti necessari da presentarsi da parte delle imprese interessate alla concessione dei contributi, nonché i termini da osservarsi, a pena di decadenza, ai predetti fini; la liquidazione del contributo avverrà a la-

vori ultimati, previo accertamento della congruità del prezzo.

*(È approvato).*

#### ART. 5.

*(Controllo e vigilanza).*

Il Ministero della marina mercantile ha il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze di cui al precedente articolo 1, limitatamente alla utilizzazione delle stesse provvidenze.

Le imprese interessate devono periodicamente fornire le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti attuativi del piano di settore per l'industria navalmecanica nonché ogni altra notizia richiesta dalla Amministrazione marittima per una più approfondita conoscenza dell'attività svolta.

Per l'esercizio del controllo e della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti, nonché quelle per consulenze, ricerche, per la partecipazione ai lavori di organismi internazionali, a convegni di studio, a manifestazioni, ad incontri organizzati per promuovere i necessari rapporti di collaborazione con amministratori, enti o società nazionali o estere operanti nel settore, sempre che rientrino nell'attività e nella problematica attinente l'industria cantieristica navale, gravano su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 2 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi. Dette somme vengono iscritte in apposito capitolo del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio della vigilanza sono assegnati al Registro italiano navale la metà della ritenuta suddetta e all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma un quarto della ritenuta medesima.

*(È approvato).*

## ART. 6.

*(Contributo ai cantieri di demolizione navale).*

Il Ministro della marina mercantile può concedere alle imprese di demolizione navale, per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera, un contributo sino al 12,50 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo.

Sono esclusi dal beneficio i contratti che risultino inferiori ad un importo di 100 milioni di lire.

*(È approvato).*

## ART. 7.

*(Norme fiscali).*

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

*(È approvato).*

## ART. 8.

*(Obbligo di certificazione dei bilanci).*

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge dovranno presentare annualmente al Ministero della marina mercantile il bilancio certificato da società di revisione all'uopo autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136.

Il primo bilancio certificato sarà quello relativo all'esercizio successivo a quello in cui entra in vigore la presente legge.

Per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, l'obbligo della certificazione deve ritenersi riferito alle risultanze contabili.

*(È approvato).*

## ART. 9.

*(Norme applicative).*

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, del commercio e dell'artigianato;

da un rappresentante del Ministero della difesa.

Per ciascun membro effettivo è nominato un supplente.

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

*(È approvato).*

## ART. 10.

*(Oneri finanziari).*

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-83, la spesa complessiva di lire 90.000 milioni, che verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

La quota relativa all'anno 1982 è determinata in lire 10.000 milioni.

(È approvato).

ART. 11.

(Copertura finanziaria).

All'onere di lire 10.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1982, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo utilizzando per lire 10.000 milioni la voce « Fondo investimenti e occupazioni ».

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3585.

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

## TITOLO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1.

(Norme programmatiche).

I contributi di cui alla presente legge sono concessi al fine di conseguire gli obiettivi del piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali ed in particolare:

a) una domanda di naviglio corrispondente alla esigenza di rinnovare la flotta mercantile adeguandola alle necessità economiche del paese ed allo sviluppo dei traffici marittimi;

b) l'allineamento dei costi di produzione a quelli delle industrie cantieristiche europee;

c) la stabilizzazione di una capacità produttiva che, tenendo conto delle condizioni del mercato e delle sue evoluzioni, sia adeguata al raggiungimento degli obiettivi del piano.

Il Ministro della marina mercantile riferisce ogni sei mesi al Parlamento, con una apposita relazione, sullo stato di attuazione della presente legge e di quelle aventi finalità di attuazione del piano di settore per la ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali concernenti le provvidenze a favore della riparazione navale, lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale, la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità ed il credito navale.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

(Comitato consultivo per la cantieristica).

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito un Comitato consultivo, composto di undici esperti nominato con decreto del Ministro della marina mercantile, di cui tre designati dallo stesso Ministro ed otto designati, rispettivamente, uno dall'armamento privato, uno dall'armamento pubblico, tre dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali nazionali maggiori, medi e minori, tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale.

Il Comitato:

a) esamina periodicamente, su relazione del Ministro della marina mercantile, lo stato di attuazione del piano di settore per la ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali;

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

b) esamina l'andamento della produzione delle nuove costruzioni navali, in rapporto alle esigenze di rinnovamento e di potenziamento della flotta mercantile commisurate alle necessità dello sviluppo economico nazionale;

c) propone programmi di studio e di ricerca tecnica ed economica nel campo dell'industria delle costruzioni e della propulsione navale;

d) esamina ogni altra questione relativa all'attuazione del piano di settore per la ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali, sottopostagli dal Ministro della marina mercantile.

Il Comitato, convocato almeno due volte l'anno entro i mesi di giugno e di dicembre, redige annualmente una relazione sullo svolgimento della propria attività che, a cura del Ministro della marina mercantile, viene trasmessa al CIPE e per conoscenza al Parlamento.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, le parole: « composta di undici esperti » sono sostituite dalle altre: « composta da nove esperti »; le parole: « tre dalle organizzazioni » sono sostituite dalle altre: « due dalle organizzazioni » e le parole: « tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale » sono sostituite dalle altre: « due dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori ».*

FRANCESCO CORLEONE. Ritiro questo mio emendamento specificando, però, che resto contrario a formule come quelle usate nel comma che proponevo di cambiare, formule che sono troppo generiche e che tendono, in sostanza, a cristallizzare una certa situazione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Pur non avendo presentato emendamenti, debbo dire che anch'io sono sempre stato contrario a formule del tipo « tre organizzazioni sindacali maggiormente rappresentati-

ve », per cui condivido la sostanza dell'emendamento che il collega Corleone ha testé ritirato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo originario.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

## TITOLO II

### CONTRIBUTI PER NUOVE COSTRUZIONI, TRASFORMAZIONI E MODIFICAZIONI NAVALI

#### ART. 3.

*(Contributo per nuove costruzioni).*

Per le nuove costruzioni complete a scafo metallico, il Ministro della marina mercantile può concedere ai cantieri navali nazionali costruttori, per i contratti di costruzione o di prima vendita, stipulati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, un contributo calcolato sul prezzo contrattuale, comprese eventuali aggiunte o varianti risultanti da atti di data certa anteriore all'ultimazione della costruzione, pari al 25 per cento per i cantieri navali maggiori, al 18 per cento per i cantieri navali medi e al 13 per cento per i cantieri navali minori.

In assenza di contratto le aliquote di cui al precedente comma si calcolano sul prezzo dichiarato dai cantieri, con riferimento all'anno di inizio dei lavori, sempre che l'inizio stesso avvenga nel periodo indicato nel comma precedente.

Per i cantieri ubicati nel Mezzogiorno le aliquote del contributo di cui al primo comma sono elevate rispettivamente di 5, 3 e 2 punti percentuali.

A decorrere dal 1° luglio 1982 il contributo è ridotto nella misura di 2 punti percentuali per i cantieri maggiori e di 2,50 punti percentuali per i cantieri medi e minori; dal 1° gennaio 1983 il contributo è ulteriormente ridotto di 2 punti per-

centuali per tutti i cantieri. Il Ministro della marina mercantile, tenuto conto dell'andamento delle commesse e della produzione nazionale, può semestralmente proporre al CIPI, che l'approverà nei successivi 30 giorni, l'elevazione di detta percentuale, anche per singola categoria di cantieri.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il terzo comma.*

FRANCESCO CORLEONE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo originario.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

*(Cantieri ammessi al contributo).*

Possono ottenere la concessione del contributo di cui all'articolo 3 i cantieri costruttori di navi mercantili destinate alla navigazione marittima indicate nel successivo articolo 5 che, in effettivo esercizio al 31 dicembre 1963, abbiano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

Ai fini anzidetti non ha rilevanza la modifica della ragione sociale o il subingresso di società diverse, purché aventi come oggetto sociale quello della costruzione di navi e/o galleggianti in genere.

Sono esclusi dai benefici, di cui all'articolo 3, i cantieri ai quali sia stato concesso il contributo del titolo III della legge 4 gennaio 1968, n. 19, per la conversione dell'attività di costruzione navale, salvo che si tratti del tipo di produzione di cui alla lettera c) del successivo articolo 5.

I contributi di cui al presente titolo sono concessi per un triennio, rientri nei limiti di capacità indicati dal piano di set-

tore per l'industria navalmecanica rispettivamente per i cantieri maggiori e per quelli medio-minori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il CIPI, classifica con proprio decreto i cantieri navali in maggiori, medi e minori ai fini dell'assegnazione dei contributi di cui all'articolo 1, sulla base dei requisiti dagli stessi posseduti alla data del 1° gennaio 1981.

Il decreto di cui al comma precedente è comunicato, prima della pubblicazione, ai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica e trasmesso alle Commissioni permanenti competenti per materia che esprimono il loro parere nel termine previsto dai rispettivi Regolamenti.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, sostituire la data: « 1980 » con l'altra: « 1981 ».*

FRANCESCO CORLEONE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo originario.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 5.

*(Campo di applicazione).*

Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 3 i lavori di costruzione 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 abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi;

## VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a 500 cavalli vapore e draghe semoventi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti, costruzioni di interesse energetico, costruzioni antinquinamento ed altri mezzi galleggianti anche se non semoventi per lavori in mare tutti di stazza lorda non inferiore a 75 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.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*All'ultimo comma aggiungere le parole: « e le costruzioni militari di ogni tipo e utilizzazione ».*

GIORGIO TOMBESI, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo è.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo originario.

*(È approvato).*

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

## ART. 6.

*(Domanda di concessione del contributo).*

Nella domanda di concessione del contributo il cantiere deve indicare:

a) il tipo e le caratteristiche tecniche della costruzione;

b) l'anno di inizio dei lavori di costruzione e la presunta durata dei medesimi;

c) il prezzo della costruzione;

d) il committente e l'eventuale clausola di revisione prezzo, salvo le costruzioni di cui al secondo comma dell'articolo 3.

*(È approvato).*

## ART. 7.

*(Classificazione delle navi).*

Le navi di nuova costruzione per conto di armatori nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Le prove suddette possono essere omesse per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

*(È approvato).*

## ART. 8.

*(Termine di ultimazione dei lavori).*

Le costruzioni navali per le quali sia stata chiesta la concessione del contributo devono essere ultimate entro 24 mesi dal loro inizio.

Il termine di cui sopra può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che l'inosservanza è dovuta a causa non imputabile al cantiere ovvero a ra-

gioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

L'inosservanza del termine di ultimazione dei lavori determina la decadenza del contributo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

#### ART. 9.

##### (Apprestamenti difensivi).

Ferme restando le disposizioni del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, sulle navi mercantili nazionali da carico secco deve essere installato e mantenuto in efficienza, a spese dei proprietari, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, un picco da carico di portata non superiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

Per le navi di tipo *bulk-carrier*, progettate e da costruirsi senza alcun picco da carico, la spesa grava sul bilancio del Ministero della difesa per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, e sul bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25.

Qualora il Ministero della difesa - stato maggiore della Marina - ritenga necessario un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel primo comma, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, il cui progetto prevede una velocità oraria a pieno carico non inferiore a 14 miglia, devono essere eseguiti a spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

Le spese dei lavori che non siano a carico dei proprietari sono rimborsati agli aventi diritto.

I costruttori debbono sottoporre, almeno trenta giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani al Ministero della difesa - stato maggiore della Marina - che indicherà i lavori da eseguirsi in tempo utile prima del loro inizio.

Per le navi non ritenute atte a ricevere gli apprestamenti e le attrezzature di cui ai commi precedenti, il Ministro della difesa, su conforme parere del capo di stato maggiore della Marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il secondo, il terzo, il quarto, il quinto, il sesto ed il settimo comma.*

FRANCESCO CORLEONE. Queste norme mi pare che prevedano mutamenti di possibilità di carico solo per mezzi militari.

ANTONINO CUFFARO. Si tratta di mezzi di sollevamento che potrebbero risultare utili nel caso di un impiego delle unità da parte della marina militare.

PRESIDENTE. Onorevole Corleone, insiste per la votazione del suo emendamento?

FRANCESCO CORLEONE. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Corleone, soppressivo dei commi secondo, terzo, quarto, quinto, sesto e settimo.

(È respinto).

Pongo quindi in votazione l'articolo 9 nel testo pervenuto dal Senato.

*(È approvato).*

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

ART. 10.

*(Liquidazione del contributo).*

In corrispondenza del 25, del 50 e del 75 per cento dell'avanzamento globale della costruzione possono essere corrisposti tre anticipi ciascuno uguale al 25 per cento del contributo risultante dal provvedimento di concessione di cui al precedente articolo 3.

Dopo l'inizio dei lavori di costruzione per le unità commesse o successivamente al contratto di prima vendita, indipendentemente dall'avanzamento globale della costruzione, qualora venga prestata idonea fidejussione, può essere corrisposto un anticipo fino al 75 per cento del contributo; risultante dal provvedimento di concessione, di cui al precedente articolo 3.

La fidejussione è proporzionalmente ridotta o restituita in corrispondenza del raggiungimento dei prescritti avanzamenti.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile valuta la congruità del prezzo contrattuale comprensivo dell'eventuale revisione di questo o, in assenza di contratto, del prezzo dichiarato dal cantiere, eventualmente aggiornato al momento dell'ultimazione della costruzione.

La liquidazione definitiva del contributo è disposta, in base ai risultati delle valutazioni di cui al precedente comma, con decreto del Ministro della marina mercantile con il quale è modificato l'importo indicato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 3.

Qualora il contributo indicato nel provvedimento di concessione risulti, rispetto a quello da liquidare, superiore del 15 per cento, l'importo complessivo del con-

tributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza fra il doppio dell'ammontare dello stesso, calcolato a lavori ultimati, e l'85 per cento di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

*(È approvato).*

ART. 11.

*(Aumento del contributo).*

Nel caso di commesse di nuove costruzioni navali condizionate da particolari situazioni e al fine di acquisire commesse da parte dei paesi in via di sviluppo, il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e delle partecipazioni statali, può elevare a titolo eccezionale il contributo di cui all'articolo 3, nella misura massima del 20 per cento dell'ammontare dello stesso contributo.

*(È approvato).*

ART. 12.

*(Aumento dei costi di produzione).*

Per far fronte ai rilevanti aumenti dei costi di produzione, con decreto del Ministro della marina mercantile può essere concesso ai cantieri costruttori maggiori, medi e minori, in casi di contratti di nuova costruzione o di prima vendita, di cui all'articolo 3, primo comma, nei quali sia inserita la clausola del prezzo fisso, un contributo pari all'aumento percentuale dei costi di produzione riferito al prezzo contrattuale, ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, intervenuto tra la data di stipulazione del contratto e quella di ultimazione dei lavori.

Non sono assistibili con il contributo di cui al precedente comma gli incrementi di costo intervenuti dopo ventiquattro mesi dalla data di stipulazione del contratto per i cantieri maggiori e dopo dodici mesi per i cantieri medi e minori.

Con decreto del Ministro della marina mercantile sono individuati gli elementi relativi a manodopera e materiali da assumere convenzionalmente a base del calcolo dell'aumento del costo.

Ai fini della contribuzione la percentuale di incremento di cui al primo comma è ridotta di 7 punti in ragione d'anno per i cantieri maggiori e di 14 punti in ragione d'anno per quelli medi e minori.

Il contributo di cui al primo comma può essere concesso ai cantieri maggiori anche per i contratti con clausola di prezzo fissa stipulati anteriormente al 1° gennaio 1981, relativi a costruzioni ancora da iniziare o che non abbiano raggiunto il 50 per cento di avanzamento globale alla data predetta; per la determinazione del detto contributo saranno presi in considerazione soltanto gli incrementi dei costi intervenuti successivamente al 1° gennaio 1981.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo.

#### ART. 13.

*(Contributi alla trasformazione e modificazione navale).*

Per i lavori di trasformazione e modificazione navale, iniziati nel periodo dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1983, riguardanti le unità indicate nel precedente articolo 5, la cui stazza lorda sia almeno di 1.000 tonnellate, il Ministro della marina mercantile può concedere con proprio decreto alle imprese assuntrici, sul prezzo dei lavori medesimi, il contributo previsto dall'articolo 3.

Il suddetto limite di stazza lorda può essere variato con decreto del Ministro della marina mercantile in relazione all'entrata in vigore di accordi internazionali di cui l'Italia sia parte.

Possono ottenere il contributo i cantieri che, in esercizio al 1° gennaio 1967, abbiano continuato la propria attività, anche se con temporanee sospensioni, fino al 31 dicembre 1980.

La liquidazione del contributo è disposta a lavori ultimati previo accertamento dei lavori eseguiti e della congruità del relativo prezzo.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento:

*Al terzo comma, la data: « 1980 » è sostituita con la data: « 1981 ».*

FRANCESCO CORLEONE. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13 nel testo pervenuto dal Senato.

*(È approvato).*

Poiché ai successivi articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 14.

*(Controllo e vigilanza).*

Il Ministero della marina mercantile ha il controllo e la vigilanza sull'attività delle imprese ammesse alle provvidenze della presente legge, limitatamente alla utilizzazione delle stesse provvidenze.

I cantieri navali interessati devono periodicamente fornire le informazioni necessarie alla verifica dei risultati conseguiti con i provvedimenti attuativi del piano di settore per l'industria navalmecanica nonché ogni altra notizia richiesta dall'Amministrazione marittima per una più approfondita conoscenza dell'attività svolta. In caso di inosservanza del predetto obbligo è sospeso l'esame delle domande di concessione del contributo.

Per l'esercizio del controllo e della vigilanza, il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti, nonché quelle per consulenze, ricerche, per la partecipazione ai lavori di organismi internazionali, a convegni di studio, a ma-

nifestazioni, ad incontri organizzati per promuovere i necessari rapporti di collaborazione con amministrazioni, enti o società nazionali o estere operanti nel settore, sempre che rientrino nell'attività e nella problematica attinente l'industria cantieristica navale, gravano su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 2 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi. Dette somme vengono iscritte in apposito capitolo del bilancio del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio della vigilanza sono assegnati al Registro italiano navale la metà della ritenuta suddetta e all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma un quarto della ritenuta medesima.

(È approvato).

#### ART. 15.

(Accertamento dell'esecuzione dei lavori).

L'accertamento relativo all'esecuzione dei lavori per i quali sono stati chiesti i contributi previsti dagli articoli 3 e 13 è delegato al Registro italiano navale.

(È approvato).

### TITOLO III

#### RISTRUTTURAZIONE

#### ART. 16.

(Contributo per nuovi investimenti).

Alle imprese ammesse ai contributi per l'attività di costruzione e riparazione navale che, in conformità alle indicazioni contenute nel piano di settore per l'industria cantieristica, effettuano investimenti destinati a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva, a razionalizzare l'assetto impiantistico o a migliorare le condizioni di lavoro ambientale, può essere concesso un contributo pari al 20 per cento dei relativi importi.

(È approvato).

#### ART. 17.

(Concessione del contributo).

L'approvazione delle iniziative e la concessione del contributo di cui all'articolo 16 sono disposte con decreto del Ministro della marina mercantile sulla base della classificazione dei cantieri di cui al precedente articolo 4.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, le imprese interessate debbono presentare al Ministero della marina mercantile le domande di concessione del contributo corredate da un piano di investimento da iniziare o in corso al 1° gennaio 1981. In quest'ultimo caso il contributo di cui all'articolo 16 viene ridotto al 10 per cento.

Il contributo non è concesso per investimenti effettuati inferiori a due miliardi di lire nel caso di imprese maggiori, a un miliardo di lire per le imprese medie e a cinquecento milioni di lire per le imprese minori.

Eventuali variazioni ai piani di investimento di cui al precedente secondo comma possono essere comunicate al Ministero della marina mercantile entro il 30 giugno 1983; qualora il decreto di concessione sia stato già emanato, dette variazioni saranno approvate nei limiti della contribuzione prevista dal decreto stesso.

(È approvato).

#### ART. 18.

(Termine di ultimazione dei lavori).

Le iniziative ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1985.

(È approvato).

#### ART. 19.

(Liquidazione del contributo).

Al raggiungimento del 50 per cento della spesa per l'investimento ammesso, può essere concesso un corrispondente anticipo sul contributo, previa presenta-

zione di garanzia fidejussoria d'importo corrispondente al suddetto anticipo.

La liquidazione del contributo è disposta previo accertamento dei lavori eseguiti e dell'ammontare del relativo investimento da parte di una commissione presieduta dal direttore generale del naviglio e composta da tre funzionari del Ministero della marina mercantile nominati con decreto del Ministro.

*(È approvato).*

#### TITOLO IV

#### DISPOSIZIONI COMUNI E FINALI

##### ART. 20.

*(Termine per la presentazione dei documenti di liquidazione finale del contributo).*

Con decreto del Ministro della marina mercantile saranno stabiliti i documenti necessari da presentarsi da parte delle imprese interessate alla concessione e al pagamento parziale e definitivo dei contributi di cui ai precedenti articoli 3, 11, 12, 13 e 16 nonché i termini da osservarsi a pena di decadenza ai predetti fini.

*(È approvato).*

##### ART. 21.

*(Decadenza dal contributo).*

Nell'ipotesi di decadenza dal contributo contemplata dalla presente legge il beneficiario è obbligato a restituire le 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.

*(È approvato).*

##### ART. 22.

*(Cumulo di contributi).*

I contributi previsti dalla presente legge non sono cumulabili con altre provvidenze aventi analoghe finalità.

*(È approvato).*

##### ART. 23.

*(Obbligo della certificazione dei bilanci).*

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge dovranno presentare annualmente al Ministero della marina mercantile il bilancio certificato da società di revisione all'uopo autorizzate ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136.

Il primo bilancio certificato sarà quello relativo all'esercizio successivo a quello in cui entra in vigore la presente legge.

Senza pregiudizio per la erogazione, a titolo provvisorio, degli anticipi di cui all'articolo 10, la mancata presentazione del bilancio annuale certificato comporta la decadenza del contributo.

Per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, l'obbligo della certificazione deve ritenersi riferito alle risultanze contabili.

*(È approvato).*

##### ART. 24.

*(Norme fiscali).*

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

*(È approvato).*

##### ART. 25.

*(Norme applicative).*

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, del commercio e dell'artigianato;

da un rappresentante del Ministero della difesa.

Per ciascuno membro effettivo è nominato un supplente.

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

*(E approvato).*

#### ART. 26.

*(Oneri finanziari).*

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-1983, la spesa complessiva di 990.000 milioni di lire che verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

La quota relativa all'anno 1982 è determinata in lire 275.000 milioni.

Sugli stanziamenti predetti gravano altresì i contributi previsti dalle leggi 27 dicembre 1973, n. 878, titolo I, articoli 1, e 10, e titolo II; 25 maggio 1978, n. 231; 24 marzo 1980, n. 94, e 2 aprile 1980, n. 122, qualora non sia stato possibile accogliere le domande, debitamente documentate, per l'esaurimento dei relativi stanziamenti.

*(E approvato).*

#### ART. 27.

*(Copertura finanziaria).*

All'onere di lire 275.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1982, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo utilizzando per lire 275.000 milioni la voce « Fondo investimenti e occupazione ».

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

*(E approvato).*

Gli onorevoli Cuffaro e Tamburini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

considerata la necessità di seguire con estremo rigore la attuazione del piano per la cantieristica navale nazionale e particolarmente nei suoi aspetti di politica industriale e di sviluppo e qualificazione della flotta mercantile,

impegna il Governo

a dare prima attuazione alla risoluzione sulla cantieristica navale votata dalla Camera il 3 ottobre 1979 ed a riferire in Commissione entro il 31 ottobre 1982 sulle misure prese per rispettare le indicazioni del Parlamento.

(0/3585/1/10)

Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

impegna il Governo

a provvedere entro il 31 ottobre 1982 a presentare una revisione del « Piano di ristrutturazione dell'industria delle costruzioni navali » esaminato dal CIPI nell'aprile del 1981, al fine di procedere

conseguentemente ad un esame completo dei complessi problemi attinenti all'attività marittima, nella sua interezza, con particolare riferimento all'ordinamento ed alla gestione portuali.

(0/3585/2/10)

CALOGERO MANNINO, *Ministro della marina mercantile*. Accolgo l'ordine del giorno Cuffaro-Tamburini e accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Baghino-Parlato.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dei rispettivi ordini del giorno?

ANTONINO CUFFARO. Non insistiamo.

AURELIA BENCO GRUBER. Non insisto, signor Presidente.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non insistiamo.

PRESIDENTE. Il disegno di legge n. 3585 sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta. In ordine al disegno di legge n. 3586, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale, il gruppo comunista ha formulato una proposta di rinvio del seguito della discussione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Voterò a favore della proposta di rinvio, non condividendo però i motivi che sono stati addotti da alcuni colleghi ed accettati dal ministro. La ragione per la quale mi pronuncerò in senso favorevole all'approvazione di questa proposta va individuata nell'articolo 7, che dispone il finanziamento del disegno di legge mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti già predisposti a favore del provvedimento sulla difesa del mare. È necessario, a mio avviso, approfondire la questione, perché mi pare che vi sia il rischio di lasciare senza copertura questo o quel disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio del seguito della discussione del disegno di legge n. 3586, sulla quale il ministro ha espresso parere favorevole.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3587. Poiché ai primi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 1.

(Ammissione al contributo).

Al fine di favorire il rinnovamento della flotta mercantile, alle imprese che vendono per demolizione o che fanno demolire per proprio conto, in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, navi mercantili, a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, iscritte da almeno tre anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, abbinando a detta operazione la costruzione di nuove unità, possono essere concessi i benefici previsti dal successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate devono commettere o acquistare in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, entro il 31 dicembre 1983, nuovo naviglio per un tonnellaggio di stazza lorda compensata non inferiore al 50 per cento di quello che intendono demolire, calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata, sempre che le unità siano:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate, eccettuate quelle abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a scafo metallico abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate

al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi;

b) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza non inferiore a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti, costruzioni antinquinamento, costruzioni a scafo metallico di interesse energetico e altri mezzi nautici di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni effettuate per conto dello Stato, le unità da diporto nonché le navi che non siano in possesso, anche dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro italiano navale.

Le navi o i galleggianti che usufruiscono dei benefici previsti dal successivo articolo 2 devono essere iscritti nelle matricole o nei registri nazionali.

In caso di cancellazione per vendita all'estero, intervenuta entro cinque anni dalla data di iscrizione, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite più gli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di 2 punti, in vigore alla data della dichiarazione di decadenza.

Ai fini della concessione dei benefici previsti dalla presente legge, la perdita del naviglio a seguito di naufragio, incendio o altra causa accidentale, purché avvenuta in data non antecedente al 30 giugno 1981, è equiparata alla volontaria demolizione.

(È approvato).

#### ART. 2.

(Misura del contributo).

Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio da demolire può essere concesso un contributo di lire 50.000. Detto contributo può essere elevato fino a lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione del-

la minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi del successivo articolo 8; con tali norme sarà parimenti fissata la definizione convenzionale di tonnellata di stazza lorda compensata, ai fini dell'applicazione della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 3.

(Liquidazione del contributo).

Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al precedente articolo 2, devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa o di prima vendita del naviglio da costruire. A pena di decadenza, entro nove mesi dall'inizio della costruzione del nuovo naviglio o dal contratto di prima vendita, gli interessati devono definire il piano di demolizione presentando gli estratti matricolari delle navi da demolire e i relativi certificati di stazza.

L'ammissione ai benefici è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile.

L'ultimazione dei lavori di costruzione deve avvenire entro il termine di ventiquattro mesi dalla data del loro inizio. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

In corrispondenza del 25, del 50 e del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori della nuova costruzione navale e dei correlati lavori di demolizione possono essere corrisposti 3 anticipi, ciascuno uguale al 25 per cento del contributo, risultante dal provvedimento di concessione.

I documenti per la liquidazione finale del contributo debbono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione.

(È approvato).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

Do lettura dell'articolo successivo.

## ART. 4.

*(Esclusione dai benefici).*

È esclusa dai benefici di cui al precedente articolo 2 la demolizione di:

- 1) navi da carico secco o miste di età superiore a 25 anni e quelle da carico liquido di età superiore a 15 anni;
- 2) navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;
- 3) navi fluviali e lacuali;
- 4) navi di proprietà dello Stato;
- 5) rimorchiatori e spintori con apparato motore di potenza inferiore a 500 cavalli capore.

I limiti di età previsti al punto 1) del precedente comma non si applicano per le navi di stazza lorda inferiore alle 3 mila tonnellate o alle 5.000 tonnellate per quelle da carico liquido.

I limiti di età stabiliti al punto 1) del precedente primo comma sono elevati di anni 10 per le navi i cui contratti di demolizione siano stipulati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'onorevole Corleone ha presentato il seguente emendamento, sul quale il relatore ed il Governo hanno espresso parere contrario:

*Al primo comma si inserisce il punto 6): « costruzioni militari di ogni tipo e utilizzazione ».*

Lo pongo in votazione.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo pervenuto dal Senato.

*(È approvato).*

Poiché ai successivi articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 5.

*(Contributo di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720).*

Gli stanziamenti previsti dal successivo articolo 10 possono essere utilizzati anche per la concessione dei contributi di cui all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

*(È approvato).*

## ART. 6.

*(Norme fiscali).*

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

*(È approvato).*

## ART. 7.

*(Contributo alle unità lagunari).*

Sono ammissibili al contributo di cui all'articolo 1 della legge 10 giugno 1982, n. 361, i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni delle unità a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate, abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, che sono destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi.

*(È approvato).*

## ART. 8.

*(Norme applicative).*

Con decreto del Ministro della marina mercantile, su proposta di una commissione consultiva interministeriale, saranno

## VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

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, del commercio e dell'artigianato;

da un rappresentante del Ministero della difesa.

Per ciascun membro effettivo è nominato un supplente.

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

*(È approvato).*

## ART. 9.

*(Efficacia).*

La presente legge ha efficacia dal 1° gennaio 1982.

*(È approvato).*

## ART. 10.

*(Oneri finanziari).*

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata, nel biennio 1982-1983, la spesa complessiva di 50.000 milioni di lire, che

verrà iscritta nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

La quota relativa all'anno 1982 è determinata in lire 10.000 milioni.

*(È approvato).*

## ART. 11.

*(Copertura finanziaria).*

All'onere di lire 10.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1982, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo utilizzando per lire 10.000 milioni la voce « Fondo investimenti e occupazione ».

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

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

FAUSTO BOCCHI. La mia sarà una dichiarazione di voto riguardante tutti e tre i provvedimenti sottoposti al nostro vaglio.

Debbo dire subito che l'atteggiamento assunto dal relatore, onorevole Tombesi, alla nostra proposta di rinvio per il provvedimento riguardante la ricerca scientifica, proposta fortunatamente accolta dalla maggioranza della Commissione, è quanto mai significativa di un certo atteggiamento: egli, infatti, ci ha invitati a trasformare la nostra proposta in un ordine del giorno, ma tutti sappiamo bene che validità gli ordini del giorno abbiano rispetto alla possibilità di influire sulla volontà del Governo.

Per ciò che concerne i provvedimenti che ci accingiamo a votare, rispetto ai quali abbiamo accettato un'estrema esiguità di tempi d'esame, nonché di non operare i necessari approfondimenti, vorrei invitare

l'onorevole ministro, nel momento in cui di essi parlerà alla televisione o in qualche intervista giornalistica, a voler porre in risalto il ruolo che nella positiva conclusione dell'iter dei disegni di legge hanno avuto anche i comunisti e ciò a differenza di quanto è avvenuto in altre occasioni, quando, invece, il ministro ha teso a sottovalutare tale ruolo.

I ritardi con cui vengono approvati questi provvedimenti, ritardi nei tempi storici, ma anche dovuti all'incertezza con cui il Governo in più occasioni si è mosso, cercando, di volta in volta, di guadagnare un « pezzettino » delle risorse destinate allo sviluppo economico, portano gravi conseguenze in un settore quasi al collasso. Tale situazione ha innanzitutto conseguenze sull'occupazione e poi, più in generale, sul problema dei trasporti e dell'economia marittima.

È di questa mattina un'intervista del ministro sui problemi del lavoro portuale piuttosto interessante; ci lasciano, però, perplessi le medicine che il ministro indica per curare la situazione: esse, infatti, in parte sono, a nostro avviso, improponibili, in parte sono addirittura assenti. In ogni caso, i provvedimenti che abbiamo esaminato ci sembrano ancora una volta un po' troppo occasionali e questa impressione è stata avvalorata dalle dichiarazioni del ministro.

Ci sembra, in sostanza, che manchi un riferimento generale capace di identificare una strategia nuova per la cantieristica e, più in generale, per i problemi dell'economia marittima.

Credo che non sia inutile ripetere qui quanto i colleghi del gruppo comunista del Senato hanno ripetuto più volte e cioè che questi provvedimenti avrebbero dovuto essere affrontati anche alla presenza dei ministri delle partecipazioni statali e del tesoro.

Per tutte queste ragioni il nostro sarà un voto di astensione: infatti, non vogliamo assumere su di noi responsabilità che non ci competono nei confronti di un settore, come quello della cantieristica, che versa in una gravissima crisi con

connotati non solo interni, ma anche internazionali. Mi riferisco a quanto il ministro ci ha comunicato in ordine alla minaccia che incombe su di noi da parte della CEE.

Per ciò che concerne il problema del dirigismo del dicastero della marina mercantile, è certo importante che il Ministero assolva ai propri compiti ed abbia la possibilità di disporre di dirigenti efficienti che permettano di recuperare il tempo perduto. Ma purtroppo, signor ministro, di « dirigismo » in questo Governo ne abbiamo in misura eccessiva e questo dirigismo singolare, individuale, molto spesso personale ed anche caratteriale, porta a situazioni quali quella che il paese sta vivendo in queste incerte ore.

Quindi, per queste motivazioni, e soltanto perché ci rendiamo conto della situazione dei cantieri e dei lavoratori in primo luogo, noi ci asterremo dalla votazione dei tre disegni di legge: questo comportamento riassume il senso di responsabilità del nostro gruppo ed il contributo che esso ha dato a questo dibattito e alla formulazione degli ordini del giorno.

FRANCESCO CORLEONE. Annuncio il mio voto contrario sui tre disegni di legge perché ritengo che questo sia il massimo sforzo che si possa compiere nei confronti di questi provvedimenti, sganciati da qualsiasi quadro di programmazione volto al superamento della crisi della cantieristica; ed annuncio altresì il mio voto contrario per le condizioni in cui la Commissione ha dovuto operare, condizioni oggettivamente limitative, che non hanno consentito a molti gruppi di presentare emendamenti né di prendere in considerazione taluni problemi posti, ad esempio, dalle proposte di modifica presentate dalla mia parte. Rimangono quindi sul tappeto questioni molto gravi come, ad esempio, quella degli armamenti, che avrebbe dovuto ricevere ben altra attenzione anche per alcuni aspetti connessi che i nostri emendamenti hanno cercato di porre in evidenza.

Aggiungo, infine, che approvando tre disegni di legge che comportano una spesa di circa 1.600 miliardi, la Commissione si assume una responsabilità: noi ci auguriamo pertanto di non dover più discutere provvedimenti-tampone, espressione di una politica di tipo assistenzialistico.

CAMILLO FEDERICO. Il gruppo della democrazia cristiana annuncia il proprio voto favorevole ed esprime anche la propria viva soddisfazione per il varo dei tre disegni di legge in relazione ai quali, peraltro (così come, del resto, in ordine ad ogni provvedimento), è possibile formulare osservazioni o rilevare carenze. Non intendo dar vita ad una polemica, però vorrei ricordare come, grazie all'approvazione di questi progetti di legge, risultino vanificate talune previsioni da Cassandra che erano state avanzate in quest'aula ed anche altrove: alla fine dello scorso anno, infatti, ed all'inizio di quello corrente (in particolare in occasione del dibattito sulla legge finanziaria), alcuni gruppi politici diversi dal nostro avevano dato per scontato che per la cantieristica non sarebbe stato fatto nulla. Noi ci siamo discostati da questa valutazione e siamo lieti che oggi la nostra posizione, improntata a realismo, venga confortata dai fatti. Ci auguriamo che in questo delicatissimo settore dell'economia nazionale possano essere compiuti ulteriori passi avanti, secondo gli auspici qui espressi dal Governo e da tutti i gruppi.

Desidero inoltre ringraziare, per la diligenza mostrata, i due relatori ed esprimere il nostro compiacimento per l'accordo concluso dalla Grandi Motori. Nel 1979 io avevo sollevato questo problema: ricordo che l'argomento da me posto allora sembrò risibile a livello di Fincantieri, pur sollevando notevoli perplessità negli specialisti del settore. Sono il primo ad essere sorpreso per il fatto che un'ipotesi che sembrava abbastanza strana si sia realizzata in modo giudicato positivo dal ministro per quanto riguarda l'avvenire della Grandi Motori. Credo che la Commissione debba approfondire le

ragioni di questo avvenimento e chiedersi per quale motivo, trattandosi di un accordo utile per questa società, ci siano voluti tre anni per conseguirlo e non sia stato invece stipulato in tempo utile.

AURELIA BENCO GRUBER. In sede di discussione sulle linee generali dei provvedimenti ho già esposto i motivi per i quali sono ben lungi dall'essere entusiasta dell'approvazione di questi disegni di legge; ciò nonostante, mentre noi parlavamo, io rivedevo i volti dei lavoratori con i quali ho parlato nelle settimane scorse e dai quali ho ricevuto lettere e telegrammi: non posso quindi esimermi dal venire in aiuto delle maestranze che non sono poste dalle leggi nelle migliori condizioni per poter operare e che, anzi, corrono il rischio di perdere l'occupazione in difetto dei necessari provvedimenti. Quindi, esprimerò voto favorevole sui tre provvedimenti, auspicando, nel contempo, che quello riguardante la ricerca scientifica, assolutamente essenziale per tutto il settore, venga quanto prima ripresentato in una forma migliore.

Vorrei brevemente rispondere a quanto ha detto l'onorevole Federico, il quale si compiace che la Grandi Motori si dichiari la fabbrica che adotta il brevetto Shultz; vi dirò che tale brevetto appartiene all'antica fabbrica e venne riassorbito dall'opportunità — così si disse allora — di trasformare la vecchia fabbrica macchine, che operava magnificamente bene, nell'attuale Grandi Motori, la quale avrebbe dovuto varare i motori FIAT che, invece, non vennero accettati. Oggi si ritorna all'antico brevetto perché si tratta di un brevetto conosciuto, apprezzato nel mondo e che rappresenta veramente una impostazione sana dell'operatività della Grandi Motori.

Vorrei, infine, pregare di considerare quale sia la ragione per la quale mi riporto spesso a premesse storiche: se sono in questo posto, infatti, è in gran parte dovuto al fatto che a quelle ragioni autentiche si è sempre richiamata la mia attività e quella del movimento che rappresento.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Già in sede di discussione sulle linee generali ho rilevato come ci trovassimo nella pratica impossibilità di apportare modifiche ai provvedimenti sottoposti al nostro esame, in quanto ciò avrebbe fatalmente significato un rinvio del loro *iter*, nonché della loro fase attuativa, avrebbe notevolmente appesantito, nonostante l'ottimismo del ministro, la situazione della cantieristica e non avrebbe dato alcun incentivo agli operatori economici.

Abbiamo accettato una discussione affrettata ed abbiamo rinunciato a migliorare i provvedimenti pensando che tutti, Governo compreso, fossero d'accordo sul fatto che i quattro disegni di legge fossero assolutamente interdipendenti, ma così non è stato; all'ultimo momento, infatti, si è deciso di accantonare l'esame proprio di quel provvedimento sulla ricerca scientifica che noi ritenevamo pregiudiziale ed essenziale per il complesso della manovra.

Ci auguriamo, comunque, che alla ripresa dei nostri lavori, il Governo voglia impegnarsi con sollecitudine per sottoporre al Parlamento un provvedimento riguardante la ricerca scientifica, anche se il fatto che il nostro ordine del giorno su questo tema sia stato accettato solo come raccomandazione, ci rende meno ottimisti di quanto vorremmo. In conclusione, dichiaro che il gruppo del MSI-destra nazionale si asterrà dalla votazione dei provvedimenti.

DAMIANO POTI. Nel riconfermare il voto favorevole del gruppo socialista, desidero riportarmi alle osservazioni già svolte in sede di discussione sulle linee generali e sottolineare la validità del complesso dei provvedimenti al nostro esame, specialmente in ordine alla ripresa dell'occupazione ed all'auspicato azzeramento, entro tempi brevi, della cassa integrazione.

Per quanto riguarda le provvidenze a favore delle riparazioni navali, il nostro giudizio positivo ci fa riflettere sulla necessità di superare l'attuale stato di ri-

gidità, al fine di consentire la flessibilità necessaria per il contenimento dei costi.

Per ciò che concerne le provvidenze per la demolizione del naviglio, desidero sottolineare che quest'opera di demolizione e di conseguente ricostruzione del naviglio obsoleto contribuirà a tonificare tutto il lavoro del settore.

In conclusione, desidero compiacermi con i relatori per l'impegno che hanno profuso nello svolgere il proprio compito e con il ministro che tanta parte ha avuto nella positiva conclusione di questa vicenda.

PRESIDENTE. Vorrei innanzitutto ringraziare tutti i colleghi che hanno partecipato all'*iter* dei provvedimenti con il loro contributo continuo e costante; ringrazio, altresì, l'onorevole Ministro della marina mercantile che è sempre stato per noi un punto di riferimento certo ed una fonte preziosissima di informazioni. Ritengo di dover ringraziare, alla vigilia delle ferie estive, tutti i gruppi di maggioranza e di opposizione e, in particolare, coloro che con la propria assidua presenza hanno consentito alla Commissione di svolgere nel modo migliore la propria attività.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. A mio avviso, sarebbe opportuno che la presidenza della Commissione assumesse ogni opportuna iniziativa affinché, attraverso la RAI, l'opinione pubblica venisse a conoscenza dell'approvazione di questi disegni di legge ed anche della sostanza del dibattito che si è svolto in questa sede e che — lo ripeto ancora — si sarebbe potuto svolgere in maniera diversa.

PRESIDENTE. Accolgo la sua esortazione, onorevole Baghino.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1982

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Provvidenze a favore della riparazione navale » (*Approvato dal Senato*) (3584):

Presenti . . . . .	24
Votanti . . . . .	14
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	8
Voti favorevoli . . . . .	13
Voti contrari . . . . .	1

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Benco Gruber, Bernardi Guido, Boffardi, Briccola, Contu, Corleone, Degan, Faraguti, Federico, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Potì, Russo Ferdinando, Tombesi.

*Si sono astenuti:*

Baghino, Baldassari, Bocchi, Casalino, Cominato, Cuffaro, Manfredini, Ottaviano, Pani, Tamburini.

Disegno di legge: « Provvidenze in favore dell'industria cantieristica » (*Approvato dal Senato*) (3585):

Presenti . . . . .	24
Votanti . . . . .	14
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	8
Voti favorevoli . . . . .	13
Voti contrari . . . . .	1

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Benco Gruber, Bernardi Guido, Boffardi, Briccola, Contu, Corleone, Degan, Fa-

raguti, Federico, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Potì, Russo Ferdinando, Tombesi.

*Si sono astenuti:*

Baghino, Baldassari, Bocchi, Casalino, Cominato, Cuffaro, Manfredini, Ottaviano, Pani, Tamburini.

Disegno di legge « Provvidenze per la demolizione del naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità » (*Approvato dal Senato*) (3587):

Presenti . . . . .	24
Votanti . . . . .	14
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	8
Voti favorevoli . . . . .	13
Voti contrari . . . . .	1

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Benco Gruber, Bernardi Guido, Boffardi, Briccola, Contu, Corleone, Degan, Faraguti, Federico, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Potì, Russo Ferdinando, Tombesi.

*Si sono astenuti:*

Baghino, Baldassari, Bocchi, Casalino, Cominato, Cuffaro, Manfredini, Ottaviano, Pani, Tamburini.

**La seduta termina alle 14,40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO