COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

24.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 NOVEMBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **DAMIANO POTÌ**

INDICE

PAG.

Sostituzione:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Provvidenze per l'industria armatoriale (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2141) . . . 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 7, 13, 14, 17 20, 21, 26, 28, 31

POTÌ DAMIANO, *Presidente* 17

BERNARDI GUIDO 15

CARTA GIANUARIO, *Ministro della marina mercantile* 13, 18, 21, 25

DUTTO MAURO 10, 25

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3, 17, 21, 25

MATTEOLI ALTERO 14, 26, 28

RICCARDI ADELMO 31

RIDI SILVANO 7, 25

SANGUINETI MAURO 11

TASSI CARLO 15

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 31

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 14,30.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario,* legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che per la seduta odierna il deputato Antonio Parlato è sostituito del deputato Carlo Tassi.

Discussione del disegno di legge: Provvidenze per l'industria armatoriale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2141).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze per l'industria armatoriale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 ottobre 1984.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore,* Signor presidente, onorevoli colleghi, nell'anno 1983 la crisi che da tempo condiziona e indebolisce la flotta italiana, pubblica e privata, ha raggiunto un livello senza precedenti, a conferma di una linea di tendenza, in corso da alcuni anni, che vede progressivamente ridotta la presenza della flotta mercantile italiana nell'ambito europeo e mondiale.

Nello stesso anno l'Italia è scesa, per la prima volta, all'undicesimo posto nella graduatoria relativa alla consistenza, superata dalla Cina, che nel giro di 13 anni è passata dal trentatreesimo posto al decimo e da 133 mila tonnellate di stazza lorda alle 8.645.000 di oggi.

La consistenza ufficiale della flotta di bandiera non dà peraltro la rappresentazione vera della presente situazione, inficiata da una forte tendenza al disarmo (quasi il 20 per cento della flotta, quota largamente superiore alla media mondiale) nonché dal ricorso accentuato al noleggio a scafo armato ed alla propensione ad operare in maniera pesante sul mercato dell'usato.

Si tratta ovviamente di una crisi che viene da lontano e discende da motivazioni complesse, non ultima delle quali la limitata attenzione dei responsabili politici verso un settore vitale per l'economia nazionale, la poca disponibilità a combattere le altrui tendenze al protezionismo divenenti sempre più forti, il mancato adeguamento della normativa interna ai meccanismi di semplificazione (si pensi alle tabelle di armamento) adottati dovunque, a livello di concorrenza internazionale.

Così si è determinata, nel breve periodo di pochi anni, la scomparsa di società di navigazione dalla lunga e prestigiosa tradizione, il deterioramento degli equilibri gestionali, la scarsa propensione a nuovi investimenti, il rallentamento – se non la stasi – nel processo di ricambio della flotta.

Così, a fronte di un sensibile calo dei traffici e dei commerci internazionali, in una situazione di gravissima depressione nel mercato dei noli, la consistenza della flotta italiana si è ridotta di 1,7 milioni di tonnellate nell'arco degli ultimi 5 anni, scendendo ad un livello inferiore a quello marcato nell'anno 1975, cioè sotto i 10 milioni di tonnellate di stazza lorda; una tendenza questa, è giusto dirlo, poco contrastata dalla normativa di cui alla legge 10 giugno 1982, n. 361 (modifiche

ed integrazioni relative alla legge del credito navale) che ha determinato soprattutto acquisti di navi sul mercato estero dell'usato (62 per cento del totale delle nuove immissioni verificatesi nel triennio 1981-1983 per meno di 1 milione di stazza lorda), con le note conseguenze sulla cantieristica nazionale.

Di qui l'urgenza e la necessità di un provvedimento di contrasto nei confronti di una tendenza apparentemente irreversibile alla emarginazione ed alla asfissia, un provvedimento di ampio respiro direttamente collegato, in una logica d'insieme, ad analoghe iniziative nel settore della cantieristica, della ricerca applicata, della difesa di bandiera, tempestivo ed urgente.

Il disegno di legge al nostro esame risponde a questa esigenza ed all'obiettivo di determinare nuove iniziative armatoriali indispensabili per salvaguardare l'esistente e porre le premesse per affrontare l'auspicata generale ripresa dei traffici mondiali.

Per far fronte alle esigenze di liquidità finanziaria, presupposto per avviare progetti di più ampio respiro, il disegno di legge prevede nel titolo I l'erogazione anticipata (articolo 2) in unica soluzione delle ultime quattro rate di contributo di credito navale per investimenti effettuati entro il 31 dicembre 1985 sulla base della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e della legge 10 giugno 1982, n. 361.

Si potrà così disporre di un primo apporto finanziario di circa 125 miliardi, a valore nominale e non attualizzato, su un totale previsto di 400 miliardi.

I meccanismi di esclusione da questo beneficio (articolo 3) rispondono alla logica cui si è fatto cenno, tendente a comprimere l'acquisto di navi all'estero, nonché ad evitare forme di sostegno verso aziende che già fruiscano di altre forme di intervento statale. Con l'articolo 4 si rendono inoperanti gli atti di cessione di contributo di cui alle precedenti leggi, limitatamente alle rate anticipate, mentre l'articolo 5 disciplina le modalità di annotazione degli estremi del decreto di concessione nonché l'adozione delle sanzioni adottabili per il venir meno del diritto al contributo.

Il titolo II della legge contiene la normativa sul rifinanziamento della legge n. 361. In particolare l'articolo 7 modifica, sulla base della convenzione di Londra sulla stazza, l'articolo 2 della legge n. 361, ed introduce norme più favorevoli rispetto alle precedenti per alcuni comparti (navi da crociera, traghetti della nuova generazione, unità di interesse energetico, eccetera).

Gli articoli 8, 9 e 10 hanno finalità sistematiche o intepretative di leggi precedenti, mentre invece con gli articoli 11, 12, 13 e 14 si prevede l'introduzione della garanzia dello Stato per la copertura dei rischi connessi alle operazioni di credito, garanzia peraltro limitata alle sole nuove costruzioni.

L'articolo 15 disciplina l'obbligo della presentazione al Ministero della marina mercantile dei bilanci delle imprese che beneficiano dei contributi, stabilendone la sospensione in caso di mancata presentazione dei predetti bilanci o la loro decadenza (con restituzione delle somme percepite) a seguito di inadempienza.

Con il titolo III, infine, si provvede a prorogare – con modifiche innovative – al 31 dicembre 1986 la normativa della legge n. 600 del 14 agosto 1982 (provvidenze per la demolizione di naviglio abbinata alla costruzione di nuove unità), al fine di favorire il processo di ammodernamento della flotta italiana e di adeguarla ai mutamenti intervenuti nei traffici internazionali.

Di conseguenza l'articolo 18 specifica quali mezzi di nuova costruzione possono avere titolo ai benefici. Con l'articolo 19 viene stabilita l'entità dei contributi sia per l'ipotesi di demolizione che per quella di trasformazione. Con l'articolo 20 vengono fissate le modalità da seguire per l'ottenimento dei benefici e la concessione degli stessi in quattro rate costanti correlate allo stato di avanzamento dei lavori. L'articolo 21, infine, specifica il regime delle esclusioni dai benefici.

Con gli articoli 22, 23 e 24 si introducono ulteriori specifiche.

L'articolo 25 è invece totalmente innovativo, anche rispetto al testo inizialmente predisposto dal Governo, ed è relativo al cosiddetto gioco d'azzardo. Con lo stesso articolo (che ripercorre il testo del disegno di legge da tempo in fase di studio) si prevede la non applicabilità delle disposizioni del codice penale che vietano il gioco d'azzardo alle navi da crociera operanti oltre gli stretti. La norma ha il duplice obiettivo di porre in condizioni di parità rispetto alla concorrenza estera (che non ha restrizioni di sorta) le navi da crociera italiane, nonché di facilitare l'attribuzione ai nostri cantieri di commesse nello specifico settore cantieristico.

Anche l'articolo 26 (che prevede l'obbligo di una relazione semestrale al Parlamento da parte del ministro della marina mercantile) è totalmente innovativo. Gli articoli 27 e 28, infine, disciplinano la modulazione dei finanziamenti per titolo e per annualità.

Il relatore non è nella condizione di affermare che il testo approvato dal Senato della Repubblica rappresenti « il meglio » in assoluto di quanto sia possibile produrre, a livello legislativo, nel settore specifico e conferma la sua propensione a forme di intervento e di indirizzo vincolanti da parte della autorità politica specialmente nei riguardi di una dirigenza (quella preposta al settore pubblico) che spesso si trova in contraddizione con il Governo e con il Parlamento, se non addirittura in rotta di collisione, nella concreta attuazione dei programmi.

Da questo punto di vista il provvedimento è per l'imprenditore pubblico (ma anche per quello privato) una nuova « cambiale in bianco » che fa credito all'armamento di una capacità di coraggio e di fantasia ancora tutta da dimostrare, nonché della volontà di esercitare il ruolo imprenditoriale in termini moderni, stabilendo obiettivi e finalità e perseguendoli con determinazione, senza atteggiamenti ondivaghi e contraddittori.

Peraltro a fronte di una crisi ormai vicina al « punto di non ritorno », il provvedimento al nostro esame rappresenta una prima risposta quasi obbligata, che parte dal Governo e dal Parlamento, per innescare i meccanismi di ripresa. Ma è chiaro che sarà necessario vigilare più che in passato sullo stato di attuazione della legge, perché la stessa, nella sua applicazione concreta, non venga ridotta a mero strumento assistenziale.

Quanto proposto dal gruppo comunista al Senato (consolidato in un articolo aggiuntivo cui ho già fatto cenno e che obbliga il ministro a riferire al Parlamento) è già una risposta a questa esigenza ma probabilmente non la esaurisce.

Per le stesse ragioni, a fronte di un testo che suscita più di una perplessità, il relatore è portato a sottolineare più l'urgenza del provvedimento che la sua perfettibilità, il suo essere « propedeutico » rispetto agli altri disegni di legge, la necessità che vengano attivati al più presto i meccanismi di promozione di nuove commesse, e che vengano rapidamente definite una serie di trattative aperte con i cantieri nazionali per allontanare, appunto, nel settore della flotta e dei cantieri, lo spettro di un ridimensionamento drastico ed inaccettabile.

Il testo approvato dal Senato è imperfetto ed in qualche passaggio addirittura peggiorativo del disegno di legge nella sua stesura originale ed è quindi forte l'esigenza di indicazioni integrative.

Il relatore, tuttavia, nell'attuale fase ritiene sia politicamente corretto sottolineare all'attenzione del Governo alcune necessità integrative (che saranno ricomprese anche in un apposito ordine del giorno), sottolineando l'opportunità che delle stesse il Governo si faccia carico, sottoponendole poi all'attenzione del Parlamento nel contesto di provvedimenti « omogenei » come quello sulla « protezione di bandiera », attualmente in fase di predisposizione. In particolare la condizione, ai fini della concedibilità del contributo, di cui all'articolo 18, della demolizione di un tonnellaggio di stazza lorda compensata pari o superiore al doppio di quello di nuova costruzione, appare disciplinata in modo eccessivamente rigido e vincolante e rischia di risultare particolarmente onerosa in quanto non sarà fa-

cile reperire naviglio da demolire - avente i requisiti per l'ammissibilità al contributo - pari al doppio di quello da costruire.

Ad esempio, la demolizione anche di una sola tonnellata di stazza lorda compensata in meno rispetto a quanto prescritto comporterebbe la perdita dell'intero contributo, la norma non troverebbe concreta applicazione e non realizzerebbe gli obiettivi che si propone.

Qualora poi, per le dimensioni del naviglio reperibile, si fosse costretti a demolire un tonnellaggio superiore al minimo, si subirebbe un effetto penalizzante in quanto ai sensi del primo comma dell'articolo 19 detta eccedenza di tonnellaggio demolito non potrebbe beneficiare di nessun contributo.

Per evitare i suddetti inconvenienti, si potrebbe introdurre una certa elasticità nella determinazione del tonnellaggio da demolire e da ammettere al contributo, consentendo alle imprese interessate di demolire un tonnellaggio di stazza lorda compensata non inferiore al doppio del tonnellaggio di nuova costruzione, diminuito del 5 per cento di tale nuovo tonnellaggio calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata e, stabilendo che detto nuovo naviglio debba essere altresì commissionato o acquistato entro il 31 dicembre 1986, presso un cantiere nazionale o di un paese della Comunità economica europea, ammettendo, di conseguenza, al contributo un tonnellaggio di stazza lorda compensata da demolire non superiore al doppio del tonnellaggio da costruire, aumentato del 5 per cento di tale nuovo tonnellaggio (articolo 19).

Inoltre, nel testo approvato dal Senato è stato soppresso, rispetto al testo iniziale, il secondo comma dell'articolo 19 (ora articolo 21) che consentiva di ammettere al contributo per la demolizione navi inferiori a 13 mila tonnellate senza limiti di età, e navi di stazza maggiore che avessero superato di 10 anni i limiti previsti dal primo comma dell'articolo stesso, purché demolite entro un anno dalla entrata in vigore della legge.

Il reinserimento della norma appare necessario sia perché la stessa si pone in linea con la precedente e positivamente collaudata disciplina, sia perché così si incentiverebbe la demolizione di navi obsolete le quali, potendo praticare noli molto bassi in quanto già ammortizzate, creano sempre maggiori difficoltà di utilizzo delle navi più recenti e tecnicamente più avanzate.

In mancanza di tali norme, infatti, non vi sarebbe incentivo per la demolizione di navi veramente obsolete e, al momento attuale, si preferirebbe anzi demolire navi di età inferiore ai 25 anni anziché navi di età superiore.

Inoltre, per le navi superiori alle 13 mila tonnellate, il reinserimento della norma avrebbe carattere transitorio riguardando soltanto i contratti di demolizione conclusi dal 31 dicembre 1983 fino ad un anno dall'entrata in vigore della legge. La disposizione quindi non inciderebbe sul futuro regime normale della sistematica e costituirebbe uno strumento giuridico idoneo ad evitare effetti distorsivi in sede di prima applicazione della legge.

Infine, appare opportuna (vedi articolo 3, ultimo comma) una norma che venga incontro agli armatori di navi di più piccola dimensione « escludendo gli investimenti relativi a lavori di trasformazione e modificazione di importo inferiore a un miliardo » (e non 2, come attualmente) abilitando gli stessi a fruire dell'anticipo delle ultime quattro rate.

Il relatore non concorda con l'opinione che la crisi in atto abbia caratteristiche di irreversibilità, ma ritiene che alcuni punti fondamentali debbano essere definiti, che questa sia la sede idonea per farlo, che le nuove leggi debbano ritenersi « finalizzate » a questi obiettivi precisi e che l'eventuale intesa raggiunta a livello politico debba ritenersi vincolante per tutti.

In particolare appare opportuno ribadire in questa sede il ruolo « portante » della società FINMARE nel settore dei traffici merci internazionali, ruolo cui si collega l'obiettivo di perseguire da sola o in intesa con l'armamento privato il recupero di consistenti quote di traffico de-

terminando una inversione rispetto ad una tendenza che vede farsi sempre più marginale il ruolo della bandiera italiana (nel giro di 25 anni la flotta nazionale è passata dal 4,15 al 2,36 per cento in termini di presenza nel mercato mondiale, con pesantissimi riflessi sulla bilancia dei pagamenti).

Da questo punto di vista non potrebbero essere positivamente apprezzate scelte tendenti a scaricare sul cabotaggio, in termini di rinnovo della sua flotta, i problemi che si sono accennati all'interno del gruppo, secondo una linea semplicistica, peraltro in stridente contraddizione con le opinioni espresse al riguardo, non molti mesi or sono, dal presidente dell'IRI in questa Commissione.

Il cabotaggio in generale ed i collegamenti con le isole in particolare hanno importanza strategica per il paese, ma proprio per questo non sarebbe logico pervenire forzosamente ad una situazione di « monopresenza » (sia pure pubblica) in questo settore, per il quale di converso appare assai più interessante ed opportuno mantenere ed incrementare (nell'interesse della collettività nazionale e delle popolazioni delle isole) una situazione di pluralità flessibile ed adattabile alle diverse contingenze.

Appare qui necessario sottolineare ancora una volta che non si è andati al di là della mera enunciazione verbale nella ricerca di vere forme di collaborazione tra armamento pubblico e privato, malgrado la ribadita disponibilità di quest'ultimo, riguardo sia al cabotaggio sia al trasporto di massa, oppure si sono sottoscritti « protocolli di intesa », evitando poi di innescare i meccanismi necessari per attuarli concretamente (quali quelle tra Tirrenia e privati sui collegamenti con le isole maggiori).

L'indagine conoscitiva deliberata dalla Commissione sui temi complessi della politica marittima ha l'obiettivo di acquisire dati di conoscenza idonei a determinare scelte per gli anni che vanno verso il duemila ed oltre, scelte da concretizzare anche in precisi atti legislativi.

In questa prospettiva il provvedimento al nostro esame può oggettivamente rappresentare un primo « tassello » di un disegno più vasto, finalizzato a restituire alla marineria italiana una dimensione ed un ruolo adeguati alle nostre condizioni e tradizioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

SILVANO RIDI. Prima di prendere la parola avrei preferito avere la possibilità di leggere la relazione dell'onorevole Lucchesi, il cui testo mi è pervenuto soltanto in questo momento: pertanto, il mio intervento risentirà di una riflessione molto affrettata sull'esposizione del collega. Ma, pur con questo limite, sento ugualmente di dover svolgere alcune osservazioni.

Innanzitutto, debbo dire che noi siamo molto imbarazzati per il fatto che è al nostro esame un disegno di legge, già approvato dal Senato, che riveste i caratteri dell'urgenza in quanto, se abbiamo ben capito, fa fronte ad una serie di esigenze che nel mese di agosto furono poste dalle organizzazioni sindacali (e non solo da queste, ma anche da un movimento che è in atto nel paese) in materia di economia marittima. Tali esigenze scaturivano dalla mancanza di commesse ai cantieri; le trattative, gli incontri che hanno avuto luogo presso il Ministero della marina mercantile hanno portato all'elaborazione di un gruppo di provvedimenti. Ora, il disegno di legge in discussione raccoglie una parte di quelle intese, di quegli impegni, ed il carattere di urgenza che esso riveste sta in questo fatto: approvandolo nel testo pervenuto dal Senato diventerebbe possibile caricare i cantieri di commesse e, quindi, mettere quella famosa pezza ad una situazione che diventa ogni giorno più drammatica.

Tuttavia, la relazione dell'onorevole Lucchesi ci offre una riflessione un po' più ampia sulla tematica; e tale riflessione ci indurrebbe ad introdurre nel testo al nostro esame qualche coerente modifica. Ma se dovessimo seguire questa strada, che è aperta davanti a noi, il provvedi-

mento dovrebbe ritornare al Senato e da questo ramo del Parlamento di nuovo alla Camera e, di conseguenza, tutte quelle ragioni che nello scorso mese di agosto indussero i sindacati ed il ministero a stringere i tempi verrebbero in larga misura disattese. La mia preoccupazione è dovuta proprio a questo fatto: non ho alcuna difficoltà a dichiararlo ed a sottolinearlo. Pertanto, esprimo sul provvedimento al nostro esame un giudizio molto più duro di quello pronunciato dal relatore in quanto ritengo che esso non rappresenti nemmeno un « tassello »: infatti, un « tassello » è tale se rientra organicamente in un disegno, se si ha idea del mosaico che si vuole comporre, se si sa dove si vuole andare. Ma la mia impressione, onorevole relatore, è che manchi appunto questa visione globale, la visione di dove si vuole andare a finire, se è vero – come è vero – che lo stato della nostra flotta è quello da lei denunciato: una flotta, cioè, che si riduce sempre di più e non soltanto in termini di tonnellaggio (e quindi di consistenza rispetto alle altre flotte) ma soprattutto in termini di livello tecnologico. Infatti, le nostre navi diventano sempre più obsolete e quindi parallelamente ne risulta ridotta la capacità competitiva, la possibilità di rimanere nel mercato dei noli, proprio perché questo è un settore in cui i vettori invecchiano rapidamente non soltanto in rapporto alla loro età ma proprio in relazione alle nuove tecnologie esistenti oggi nel campo del traffico marittimo.

Quindi, ancora una volta ci troviamo di fronte alla scelta di finanziare in qualche modo l'armamento privato ed anche l'industria armatoriale pubblica; siamo ancora una volta dinanzi alla scelta operata dal Governo di favorire l'industria armatoriale tramite la concessione di contributi congrui, in assenza però di un disegno preciso e senza che siano stati sciolti taluni nodi che noi avremmo preferito risolvere prima di affrontare la questione del sostegno finanziario all'industria armatoriale. Che valore ha l'affermazione fatta in questa Commissione dal presidente dell'IRI secondo la quale in realtà il trasporto marittimo non è considerato dall'industria a partecipazione statale un settore strategico ? Che senso ha sostenere che è necessario ridurre sempre più la flotta pubblica ?

Questo è un nodo che sarebbe bene sciogliere, altrimenti non è chiaro il nostro intervento verso le industrie armatoriali. Se infatti viene adottata una politica di ridimensionamento del settore armatoriale pubblico, è necessario altresì ristabilire un nuovo rapporto con quello privato.

Ripeto, se si fosse in presenza di un disegno di riduzione della presenza del settore pubblico, credo sarebbe necessario adottare una politica per gli incentivi e per i finanziamenti del settore armatoriale privato.

Onorevoli colleghi, in realtà non siamo in una situazione del genere, ci troviamo invece in presenza di un orientamento dell'armamento pubblico che ho già avuto modo di illustrare, e di un orientamento di quello privato che non poteva fare proprie direttive per l'assenza di una strategia del settore pubblico. Siamo in presenza cioè di una situazione fluida rispetto alla quale un solo dato è certo: ogni giorno l'acquisizione di carichi di traffico e di noli diminuisce sempre più. Le uniche scelte che pare che si stiano facendo da parte della CONFITARMA sono quelle di entrare in alcuni segmenti di mercato che mostrano avere la potenzialità di forti e consistenti remunerazioni.

Questa politica di penetrazione crea inevitabilmente dei conflitti, come nel caso del settore dei traghetti dove è presente la società Tirrenia; la presenza pubblica certamente non ha comportato un ridimensionamento del fenomeno. In questo caso rischiamo di creare una duplicazione e quindi uno spreco di risorse, in quanto nel traffico con le isole maggiori italiane al vettore pubblico si aggiunge quello privato: il rischio è quello di andare non ad una maggiore competitività, ma allo « sfascio ».

Noi non siamo favorevoli né all'armamento pubblico contro quello privato, né viceversa. In questo settore, come ha so-

stenuto anche il relatore, è necessario stabilire ed impostare in maniera responsabile una programmazione che porti il settore ad uscire dalla crisi. È possibile infatti definire una corretta programmazione entro la quale sia data la possibilità di coesistenza tra armamento privato e pubblico.

È necessario che in questo settore vi sia una maggiore organizzazione mediante una più razionale ripartizione dei ruoli e delle attività, senza sovrapposizioni e senza sprechi. Ma tutto questo, perché possa essere perseguito, ha bisogno di un minimo di programmazione e noi abbiamo la netta impressione che su questo terreno non riusciamo a muoverci. Questo non deve sembrare un giudizio nei confronti del ministro della marina mercantile, ed in modo particolare non si tratta di una critica al ministro Carta al quale va dato invece atto di essersi mosso nel passato e di operare attivamente oggi per la soluzione dei problemi del settore. Il giudizio riguarda il Governo e la sua incapacità a livello collegiale di mettere insieme le forze delle società pubbliche e di quelle di un insieme di soggetti senza l'intervento dei quali il progetto di ristrutturazione diventerebbe impossibile. Non si tratta quindi di una responsabilità del solo ministro della marina mercantile.

Desideriamo affermare inoltre che esiste anche il rischio di doverci fermare, come ha dovuto fare il ministro Carta, alla sola politica di salvataggio di alcune società in crisi adottando provvedimenti « tampone ». Questo è il problema che si è posto sia il movimento sindacale italiano, sia il ministro della marina mercantile, e a questa esigenza noi dobbiamo rispondere.

Noi avremmo voluto presentare degli emendamenti al testo pervenutoci dal Senato, ma non vogliamo perdere altro tempo, e del resto non è in questo modo che si danno delle risposte pur necessarie.

Oltre agli aspetti che ho avuto modo di sottolineare in questo mio intervento, desidero soffermarmi sul problema dei porti che è strettamente connesso alla capacità di acquisizione di quote di traffico che oggi sono a portata di mano della nostra flotta. Esistono infatti quote che sono garantite al nostro paese, ma che per mancanza di strutture non riescono ad essere acquisite.

Oltre al problema della programmazione portuale ne esistono altri, tra i quali quello di individuare diversi sistemi di trasporto. Non si tratta, infatti, soltanto di portare la merce nei porti, ma di movimentarla verso le rispettive destinazioni.

Un altro problema che mi limito a richiamare è quello della intermodalità: si dice che sarà affrontato nell'ambito del piano generale dei trasporti che è in fase di gestazione.

Nonostante il giudizio negativo sulla politica marittima fatta dal nostro paese e la constatazione del ritardo drammatico registrato dai trasporti marittimi ed in generale da tutto il comparto, dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione del provvedimento in discussione. Ciò non toglie che cogliamo l'occasione per sollecitare il Governo a fare in modo che si arrivi il più presto possibile a sedersi intorno a questo « benedetto » tavolo di trattativa per definire un progetto che indichi con chiarezza quale linea di sviluppo si intenda seguire in questo comparto fondamentale dell'economia. Siamo, altresì, disponibili al confronto per individuare soluzioni ed obiettivi idonei al rilancio dello stesso.

Il nostro atteggiamento nei confronti del provvedimento nasce dalla coscienza dei suoi limiti: esso è pur tuttavia necessario perché bisogna in qualche modo aumentare il carico delle commesse ai cantieri. Se è vero che dall'attuazione di questo piano non uscirà una flotta qualitativamente diversa, e se è vero che potranno emergere forti e non organici elementi di concorrenzialità, è pur vero che questo disegno di legge dovrà produrre un maggior carico di lavoro, creando così quelle condizioni che possano consentire di affrontare i problemi della programmazione, dello sviluppo e di un salto di qualità dell'economia marittima. Si tratta di una scelta politica da fare al più presto: l'attuazione

di questo piano non rappresenta un limite a questo sforzo, anzi ci mette nella condizione di fare un confronto costruttivo e disteso dal momento che una cosa è confrontarsi senza avere alle spalle la spinta dei cantieri e degli equipaggi in lotta e altra cosa è farlo in condizioni diverse.

Concludendo, desidero far osservare ai colleghi che non ci pare il caso di limare il provvedimento, nel testo trasmessoci dal Senato, perché ciò ci esporrebbe al rischio di rinviarlo all'altro ramo del Parlamento, perdendo altri mesi preziosi per consentire un aumento delle commesse ai cantieri navali.

MAURO DUTTO. Credo che il provvedimento al nostro esame, che nasce sotto il segno della provvisorietà, soffra di una notevole mancanza di programmazione attutita soltanto dalla presentazione ed approvazione da parte del CIPI del piano programmatico triennale elaborato dal Ministro della marina mercantile. Il relatore ed il collega Ridi hanno sottolineato questo aspetto del problema facendo soprattutto notare la mancanza di un quadro complessivo di riferimento, la cui individuazione è connessa al piano generale dei trasporti nel quale potranno essere chiarite le linee di tendenza allo sviluppo che il settore dovrà seguire. In assenza di un tale quadro e di una serie di scelte di fondo in grado di dare un respiro più ampio ed una maggiore razionalità alle decisioni che si assumono, il dato che emerge con prepotenza è quello della crisi profonda dell'attività marittima italiana. Non mi dilungherò sui dati che sono già stati illustrati dal relatore e che dovremo riprendere nel momento in cui esamineremo il disegno di legge riguardante la cantieristica. Dirò soltanto che, in una situazione quale l'attuale, l'intervento della mano pubblica è più che necessario e che è corretto che si rivolga all'armamento. È certo comunque che la mancanza di un quadro di riferimento crea incertezze sia per gli operatori del settore – armatori o cantieri che siano – sia per chi, come il Parlamento, deve prendere decisioni pressato dall'emergenza, così come sta accadendo in questo momento.

Le decisioni comunque assunte devono, però, seguire alcuni principi che non possono non essere quelli della qualificazione, della ristrutturazione e del miglioramento delle attività. Con il provvedimento in discussione, che si ricollega ad altri ugualmente anticongiunturali, si dà un po' di respiro al settore. Dalla quantificazione delle provvidenze si evince che si tratta di un intervento consistente: sommando tutte le varie possibilità di aiuti ed agevolazioni, l'armatore godrà di una integrazione del costo nave che va dal 52 al 70 per cento circa. Mi sembra di poter dire, dunque, che si rivolga all'armamento una attenzione corrispondente alla dimensione della crisi in cui versa assieme alla cantieristica.

Questo sforzo così consistente non può essere disgiunto da una attività continua di indirizzo e di vigilanza nonché dall'introduzione di criteri che in qualche modo migliorino lo stato delle cose. Il provvedimento al nostro esame e quello relativo alla cantieristica danno un notevole sostegno ai rispettivi settori di riferimento ma non introducono fattori correttivi: tutti sappiamo che, una volta esaurite queste provvidenze, ci ritroveremo in una situazione identica a quella attuale, così come dimostra l'esperienza derivante dall'attuazione di altri provvedimenti. Questi ultimi hanno portato ad una impennata delle attività armatoriali e cantieristiche e ad una successiva loro caduta quando le provvidenze si sono esaurite. Per questo motivo il disegno di legge deve essere preso in considerazione facendo contemporaneamente riferimento ad altri interventi annunciati dal ministro. Credo però che anche la situazione critica del settore non possa impedire che al Parlamento sia lasciato un minimo spazio per correggere alcuni errori che il testo pervenuto dal Senato ci ha consegnato. A parte la verifica da effettuare sul parere della V Commissione bilancio (condizionato ad una modifica del testo: ed in tal senso in questa sede bisognerà trovare una so-

luzione), credo che non si possa dimenticare come due emendamenti soppressivi approvati dal Senato abbiano eliminato quei pochissimi strumenti qualificanti che caratterizzavano questo disegno di legge. In particolare, mi riferisco al collegamento - previsto nella precedente stesura, predisposta dal Ministero ed approvata dal Consiglio dei ministri - fra agevolazioni e costruzioni navali da parte degli armatori ed alla soppressione della certificazione di bilancio da parte di coloro che usufruiscono dei benefici concessi dal provvedimento. Forse, si tratta di piccole cose: però io non lo credo, soprattutto nel momento in cui un disegno di legge come quello in esame introduce una distribuzione di fondi pubblici nella speranza di determinare la ripresa dei traffici marittimi da parte del nostro paese. Inoltre, non si può dimenticare di collegare a questo intervento anche un meccanismo di qualificazione e di filtro di qualità nei confronti di coloro che operano nel settore. Sappiamo che preoccupazioni di questo genere sono presenti anche nel quadro europeo. Il nostro sforzo non può essere volto a garantire la sopravvivenza delle categorie interessate: noi non possiamo rinunciare a svolgere, attraverso la emanazione di un'apposita legislazione, interventi volti a far sì che prevalgano la serietà e la qualificazione rispetto a quelle che sono soltanto imprenditorialità di avventura. Io sono sicuro che tutti coloro che usufruiranno delle agevolazioni previste dalla normativa in esame saranno imprenditori ed armatori di grande prestigio e di assoluta serietà professionale ed economica. Però, nel momento in cui elaboriamo un provvedimento di legge, dobbiamo pensare anche agli eventuali approfittatori che potrebbero inserirsi nelle maglie dello stesso e godere così dei fondi erogati dallo Stato; non vorrei, pertanto, che dovessimo poi lamentarci del fatto che queste provvidenze - concesse senza alcun tipo di strumento di qualificazione - possano causare fatti di cronaca, come nel passato è accaduto spesso di fronte a provvedimenti di questo tipo. È quindi in tal senso che, a mio avviso, il ripristino di quelle disposizioni eliminate dal Senato può ugualmente permettere un intervento che è importante e necessario anche se, purtroppo, caratterizzato da una situazione di emergenza che però, come ripeto, potrebbe sicuramente essere fronteggiata senza pregiudicare il risultato finale. Gli emendamenti cui mi riferisco sono di esigua portata sul piano della tecnica parlamentare e tali da non indurre ritardi che possano in qualche modo essere paragonati a quelli che finora abbiamo registrato in questo settore. Io credo che eventuali modifiche apportate da questa Commissione permetterebbero comunque di consegnare il provvedimento al paese in termini del tutto accettabili (sono infatti convinto che l'approvazione del Senato interverrebbe in tempi rapidissimi) e sicuramente tali da non pregiudicare la serie di iniziative in corso nel campo dell'armamento e della cantieristica nazionali.

MAURO SANGUINETI. Noi siamo favorevoli al disegno di legge in discussione nel testo pervenuto dal Senato, anche se il relatore onorevole Lucchesi e gli oratori che mi hanno preceduto hanno sottolineato ancora una volta la mancanza di un disegno omogeneo nel settore. Credo sia giusto sollevare questo problema, rinviando tuttavia alla predisposizione del piano generale dei trasporti un discorso che dovrà certamente essere più completo in quanto dovrà tener conto del trasporto integrato nel nostro paese, ed invitando ancora una volta il ministro a provvedere nei confronti di alcune distorsioni che si verificano nel campo del trasporto marittimo. E cioè allo scopo di evitare che questo provvedimento abbia una funzione di tipo assistenziale, soprattutto nei riguardi della flotta pubblica.

A mio avviso, il primo punto da affrontare è proprio quello dei costi di costruzione perché, evitando di considerare globalmente la problematica, rischieremmo di trovarci fuori dal mercato. Dalle notizie che ci provengono da fonti attendibili risulta che i costi-commessa nel nostro paese sono superiori del 15 per cento rispetto a parametri europei. Ora, se ciò,

dovesse servire come alibi all'armamento privato per non impegnarsi nelle commesse, io credo che noi, approvando questo provvedimento, compiremmo un atto politico di dubbio significato: da un lato, ci preoccuperemmo di dare una risposta, seppure parziale, ai problemi della cantieristica e dall'altro licenzieremmo una normativa priva di effettiva corrispondenza sotto questo profilo.

Ma soprattutto, con particolare riferimento all'attivazione della marineria pubblica, credo che non potremmo ripercorrere strade già seguite in passato. Mi riferisco a quanto è accaduto nel 1974, cioè alla costruzione di un naviglio tecnologicamente superato ed in grado di risolvere i problemi dei cantieri soltanto per un breve periodo di tempo (18, 24, 36 mesi al massimo), consentendo in tal modo ai cantieri stessi il superamento di un momento di crisi particolarmente acuta, con conseguente, successivo aggravamento dei problemi determinato da un ulteriore esborso di denaro pubblico e da investimenti non produttivi.

Allora, io ritengo che il ministro si debba attivare nei confronti del Governo ed in particolare dell'IRI per portare avanti un discorso concernente i cantieri, avendo però - come allora - le carte in regola: allora era stato approvato un provvedimento che, pur limitato e settoriale, era stato però giudicato positivo. Oggi, signor ministro, noi ci troviamo nella stessa identica situazione, anche se aggiungiamo un ulteriore tassello alla problematica dell'armamento e della cantieristica: e sono del parere che, da questo punto di vista, occorra fornire un certo tipo di risposta.

Io non intendo presentare emendamenti per le ragioni enunciate, in quanto mi rendo conto che eventuali modifiche certamente migliorerebbero il provvedimento ma non risolverebbero in termini globali i problemi di cui stiamo trattando e, inoltre, ritarderebbero l'entrata in vigore della normativa, tanto più che il Senato sta per iniziare l'esame della legge finanziaria.

Quindi invito il ministro ad affrontare con le industrie cantieristiche il grave problema dei costi-commessa. Questa è una parte di quelle importantissime iniziative che il Ministero è in grado di intraprendere in attesa del piano generale dei trasporti.

Occorre inoltre affrontare il discorso dei trasporti nazionali ed internazionali, data la maggiore presenza e il più importante ruolo che l'Italia deve assumere in questo settore, ruolo che credo sia sottovalutato da parte dell'intero Governo, e non solo dal Ministero della marina mercantile.

È necessario analizzare con attenzione la situazione del traffico interno per il trasporto delle merci. È noto a tutti che le strutture portuali create per accogliere le merci provenienti dal mare, in Italia sono assolutamente insufficienti e in questo settore credo che il Ministero debba e possa fare qualcosa.

Al problema del trasporto merci va aggiunto quello dei traghetti, oggi gestiti sia da società pubbliche, sia da società private. Noi siamo qui a chiedere al ministro che nell'ambito delle sue competenze svolga una iniziativa per trovare una compatibilità all'interno del settore. Credo infatti che oggi il rischio non sia quello di una normale e legittima concorrenza tra industrie private ed industrie pubbliche, ma quello di duplicazione dei servizi che pone le aziende ad operare in un mercato non competitivo e non remunerativo. Il Ministero deve intervenire per mettere ordine nel settore e ridurre i costi aggiuntivi.

Noi abbiamo già sollevato il problema del rilancio dell'armamento pubblico nei confronti di quello privato, sostenendo la necessità di incrementare il servizio dei rimorchiatori, quello di pilotaggio e quello dei portabagagli nel traffico interno, nei collegamenti obbligatori e in quelli liberi. Questa è la vera « forza » che noi possiamo avere nei confronti dell'armamento privato al fine anche di ottenere una sua collaborazione alla redazione del piano generale la cui realizzazione altrimenti sarebbe molto problematica.

La questione è già all'attenzione del movimento sindacale e delle forze politiche.

Un altro grave problema è quello del comparto delle crociere che è stato sostanzialmente abbandonato per lasciare il posto a compagnie battenti bandiere « ombra ». All'interno di questo settore esiste il problema delle sale da gioco. Un passo in avanti è stato fatto con il provvedimento al nostro esame, dove, con una formulazione poco chiara, si afferma che il codice penale non vige al di fuori degli stretti.

Occorre chiarire questo punto: siamo intenzionati a non affrontare questo problema e a porre la limitazione secondo la quale non è possibile l'esistenza di case da gioco su navi in navigazione all'interno del Mediterraneo, oppure è necessario adottare una formulazione in positivo se vogliamo consentire all'armamento privato di operare, oltre che al di fuori degli stretti, anche nel Mediterraneo? Non si tratta di fare una proposta alternativa, ma è necessario uscire dalla formulazione equivoca contenuta nel disegno di legge. Credo che il Ministero debba farsi carico di una proposta in tal senso.

È necessario infine giungere alla definitiva approvazione del piano generale dei trasporti in modo da poter fornire delle risposte positive ai problemi del settore del trasporto marittimo nel nostro paese, con tutte le conseguenze che questo ha sull'armamento e sulle industrie cantieristiche.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi sono numerosi iscritti a parlare e data la necessità di sospendere i nostri lavori alle ore 16 allorché riprenderà la seduta del Parlamento in seduta comune, chiedo un contenimento dei tempi degli interventi. Data la riconosciuta urgenza, credo sia desiderio di tutti giungere al più presto alla votazione del provvedimento al nostro esame. Per giungere a questo risultato dobbiamo inoltre tener presente che mentre la I Commissione affari costituzionali ha dato parere favorevole con un'osservazione in riferimento all'articolo 25 del disegno di legge, la V Commissione bilancio ha espresso il proprio parere favorevole con una condizione, che è vincolante.

Nel caso però la nostra Commissione fornisca una giustificazione diversa in riferimento al disposto del disegno di legge approvato dal Senato, credo vi sia la possibilità di chiedere alla Commissione bilancio un riesame del parere previsto dall'articolo 93, terzo comma, del Regolamento.

Faccio presente inoltre che se la richiesta di riesame venisse formulata immediatamente, potremmo investire della questione il Comitato pareri della V Commissione che in questo momento è già riunito per affrontare altre questioni.

Nel caso giungesse tempestivamente il nuovo parere, potremmo passare senz'altro all'esame degli articoli del disegno di legge e alla sua approvazione finale.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Risponderò in sede di replica alle diverse ed interessanti osservazioni formulate dai vari colleghi intervenuti nel dibattito. Desidero inoltre esprimere al presidente e alla Commissione la mia gratitudine per la dedizione e la fatica spesa per giungere alla conclusione del dibattito del provvedimento oggi al nostro esame.

Il Comitato pareri della V Commissione bilancio, accogliendo le istanze tese ad una rapida approvazione del disegno di legge, ha espresso la volontà di introdurre la proiezione triennale della spesa per il finanziamento all'industria armatoriale. In effetti il riferimento è stato fatto al piano triennale e non al disegno di legge, per cui il fabbisogno indicato nella legge finanziaria è da rapportare all'obiettivo di porre nel piano l'indicazione della copertura, che è invece relativa al 1984. Quest'ultima consente, nei limiti della indicata disponibilità finanziaria, l'immediata operatività del provvedimento: intendo rappresentare personalmente questo fatto alla V Commissione bilancio, pur comprendendo le motivazioni che l'hanno indotta a quel parere. I colleghi intervenuti hanno già posto in evidenza come quest'ultimo possa comportare ritardi nell'approvazione

del disegno di legge - e per questo li ringrazio - che, anche se discutibile nel merito, consente di sanare temporaneamente la situazione del settore. Un suo ritardo sarebbe dunque pregiudizievole: non dimentichiamo, inoltre, che esso non è isolato ma è, al contrario, legato ad una programmazione, anche se è vero che ha natura congiunturale.

Chiedo, quindi, alla Commissione di avvalersi della norma di cui al terzo comma dell'articolo 93 del Regolamento affinché la V Commissione bilancio riesamini il provvedimento per emettere un nuovo parere, sulla base dell'illustrazione della posizione del Governo che mi premurerò subito di fare personalmente.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, resta stabilito di chiedere alla V Commissione bilancio il riesame del parere espresso sul disegno di legge n. 2141.

(*Così rimane stabilito*).

Ritengo che la deliberazione della Commissione circa la richiesta di riesame del parere alla V Commissione non comporti l'automatica sospensione della seduta. Se non vi sono obiezioni, dunque, resta stabilito di proseguire la discussione sulle linee generali.

(*Così rimane stabilito*).

ALTERO MATTEOLI. Non penso che il disegno di legge - e del resto lo ha detto anche il relatore - sia in grado di determinare nuove iniziative armatoriali. Colgo l'occasione per dire che ho avuto l'impressione che il relatore abbia voluto mettere le mani avanti per evitare facili critiche. In particolare egli ha affermato che lo stato della marina mercantile è disastroso per cui il provvedimento è indispensabile e deve essere approvato anche se perfettibile. A mio avviso il problema non è quello della perfettibilità - che è cosa scontata per qualsiasi provvedimento - bensì quello di risolvere alla radice la crisi del settore, cosa che certamente non può avvenire con l'approvazione del disegno di legge in discussione.

Il testo di quest'ultimo, licenziato dal Senato, è imperfetto e in qualche passo addirittura peggiorativo del testo originario del disegno di legge. Anche queste cose sono state dette dal relatore il quale ha aggiunto che il provvedimento è una sorta di « cambiale in bianco » che fa credito all'armamento di una capacità di coraggio e di fantasia che non ha dimostrato di possedere. In sintesi, tutto ciò che si poteva dire per criticare questo disegno di legge è stato già detto dal relatore. C'è, però, qualcosa che egli non ha detto e che io intendo sottolineare, facendo riferimento a tre specifici articoli e anticipando che comunque il gruppo del MSI-destra nazionale voterà a favore del disegno di legge.

L'articolo 15 stabilisce per le imprese beneficiarie l'obbligo della presentazione al Ministero della marina mercantile del bilancio approvato dagli organi statutari o delle risultanze contabili per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio. Nulla si dice riguardo agli accertamenti. Non solo: tutto questo articolo, che è il più importante, è generico. In particolare lo è all'ultimo comma dove si prevede che: « Trascorsi due anni dalla data di sospensione del contributo... qualora non venga presentata la documentazione indicata al primo comma, sarà dichiarata... la decadenza del contributo con il conseguente obbligo di restituzione delle somme percepite... ». Dio solo sa chi sarà in grado di fare i riscontri necessari all'applicazione di tale norma! A mio avviso sarebbe stato necessario prevedere, al posto di questa disposizione tanto generica, una norma che sancisse un esame preventivo più attento ai fini dell'assegnazione dei contributi.

Quello recante il numero 18 è un articolo molto lungo che si contraddice comma dopo comma: evidentemente è stato steso sotto l'incalzare dell'urgenza. Francamente non so come potrà comportarsi chi sarà chiamato ad applicarlo.

Da ultimo desidero soffermarmi sull'articolo 25 riguardo al quale la I Commissione affari costituzionali ha fatto osservare che « presenta caratteristiche tali da

sollevare dubbi in ordine alla compatibilità ordinamentale con il complessivo disegno di legge, in quanto interviene a disciplinare materia prevista dal codice penale nel contesto di un provvedimento volto a prevedere provvidenze per l'industria armatoriale ».

Condivido quanto sostenuto dalla I Commissione perché, anche secondo me, la norma è una forzatura e per questo avrebbe dovuto trovare posto in altra legge, soprattutto alla luce delle polemiche che sono sorte intorno alla questione del gioco d'azzardo che - lo ripeto - ha implicazioni di carattere penale.

Concludendo, ribadisco che il mio gruppo voterà a favore del provvedimento con la speranza che l'obiettivo che esso si prefigge cioè determinare nuove iniziative armatoriali, possa in qualche modo essere raggiunto.

CARLO TASSI. La limitazione contenuta nell'articolo 5 del provvedimento non risulta comprensibile. Sappiamo tutti che la tolda della nave civile battente bandiera nazionale costituisce il cosiddetto *territoire flottant*. È notorio che la nave, di per sé, costituisce territorio nazionale: ora, poiché tutte le acque al di là dei limiti territoriali sono libere, io non comprendo le disposizioni di cui all'articolo 25 del disegno di legge in discussione: perché nel Bosforo non si può giocare a carte, mentre lo si può fare nel Mar Rosso o nel Golfo di Biscaglia ? Sono cose che non hanno senso così come, in termini costituzionali, non ha senso la depenalizzazione delle norme di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale in riferimento al territorio nazionale. La scelta che va fatta è un'altra: le navi, al di là dei limiti relativi al controllo doganale, hanno diritto di proporre il gioco d'azzardo, però con le garanzie che in Italia debbono offrire le case da gioco (ricordo che i gestori delle case da gioco debbono dare delle garanzie anche in termini di solvibilità propria, che il capitano della nave invece non può fornire).

E vi siete posti - mi riferisco soprattutto ai rappresentanti del PRI - il problema dell'esportazione di valuta o del riciclaggio di denaro « sporco » ? Nel consentire le bische al di là delle Colonne d'Ercole in qual modo si può controllare che esse non siano strumento di esportazione di valuta o - io aggiungo - di riciclaggio di denaro ? Come ho già detto, a mio avviso, le navi adibite a crociera possono essere autorizzate all'esercizio del gioco d'azzardo, ma con le tutele, le fidejussioni, le garanzie richieste per la tenuta di case da gioco nel territorio nazionale. Pertanto, la discussione in tema deve essere spostata sulla normativa concernente queste ultime.

GUIDO BERNARDI. Il nostro gruppo è favorevole all'approvazione del provvedimento in discussione nel testo pervenuto dal Senato. Certamente, possiamo tutti concordare sul fatto che si tratta di una normativa perfettibile, di una normativa che reca ambiguità ed incertezze. Tuttavia non credo si possa affermare - come ha fatto il collega Ridi - che manchi un modello di riferimento, una certa strategia, che si tratti cioè di un'accozzaglia di piccoli provvedimenti che, tutti insieme, dovrebbero consentire l'erogazione di contributi all'armamento pubblico e privato. Io non ho studiato medicina, ma so che quando si è alle soglie di una crisi irreversibile nell'organismo umano si fa ricorso ad una terapia d'urto che consenta ad esso di uscire da tale crisi e quindi di avviarsi alla normalità.

Ora, sulla crisi dei noli, dell'armamento, della cantieristica, noi abbiamo più volte discusso. Tra l'altro, la « marittimità » dell'Italia è stata messa in dubbio dalla politica assistenziale che è stata attuata e alla quale abbiamo tutti contribuito. In questo campo la crisi si è evidenziata forse più che non in altri settori (trasporti e ferrovie) perché a mio avviso proprio nell'ambito del traffico marittimo emerge con maggiore forza la mancanza di competitività, la capacità di far fronte alla concorrenza straniera. Ma, come ripeto, ci stiamo occupando di una crisi che abbiamo determinato tutti anche se, certamente, sulla stessa hanno in-

ciso le diseconomie dei porti; e su queste ultime non ha influito soltanto la mancanza di adeguate infrastrutture – ricollegabile ad un bilancio dello Stato rigido nella parte concernente le spese e quindi asfittico per quanto riguarda gli investimenti – ma anche la presenza di normative superate insieme con una condotta sindacale che ha dato luogo ad episodi che ci hanno veramente meravigliati (ad esempio, quelli di Genova).

Tutti, lo ripeto ancora una volta, abbiamo influito sulla configurazione di uno Stato assistenziale che non ha potuto far fronte alla crescente aggressività dei paesi dell'Est europeo, che non hanno i problemi di armamenti e di costi salariali che abbiamo noi: tra l'altro, ciò ha spinto molti armatori, in una specie di economia interstiziale, a preferire il noleggio di navi straniere per affrontare costi minori. Voglio dire cioè che è tutto il quadro della politica economica che è ormai deteriorato perché la fisionomia degli anni passati è stata più di carattere assistenziale che imprenditoriale.

Sono d'accordo con chi ha definito il provvedimento in esame non sufficiente; tuttavia, poiché il meglio è nemico del bene, sono anche convinto che questo provvedimento possa introdurre elementi di maggiore razionalità nel settore e porre l'organismo marittimo in condizione di ricevere cure più coerenti con un disegno organico, nel quale tutte le forze politiche e sociali concordino su una programmazione che implica scelte prioritarie ma anche rinunce, e coerenza di comportamenti senza le quali la parola « programmazione » sarebbe priva di significato. Intendo parlare di una linea politica che vada nella direzione della difesa della flotta nazionale ma non dell'assistenzialismo; che sostenga l'armamento, che offra all'armamento pubblico una funzione strategica, una ricapitalizzazione congrua – perché sarebbe davvero inutile delineare una strategia per poi lasciar morire il settore di interessi bancari – e che ne alleggerisca i vincoli e ne riorganizzi l'efficienza tecnica. Ce lo ha spiegato una volta lo stesso presidente della FINMARE allorché si parlò del problema della rottura dei carichi, cioè delle modalità del trasporto delle merci rispetto al trasporto marittimo in relazione ai tempi di percorrenza.

È necessaria una politica organica che riclassifichi i porti e omogeneizzi gli statuti degli enti portuali.

Sono quindi molte le cose da fare, onorevoli colleghi, e il piano generale può essere un'occasione; nel frattempo questo provvedimento consente al settore di non morire e di non portare la sua crisi alla soglia della irreversibilità.

Onorevole Tassi, non vedo quale sia l'ambiguità di questo provvedimento. Se si vuol liberalizzare il gioco d'azzardo, ciò non vuol dire riconoscere al territorio navigante quella configurazione giuridica che viene riconosciuta solo al di là degli stretti di Gibilterra e di Suez: in questo modo il diritto internazionale non viene violato. Non si vuole assolutamente incoraggiare il gioco d'azzardo soltanto poco al di fuori del mare territoriale o di quello doganale, come non si è voluto incoraggiare finora il gioco d'azzardo nei comuni d'Italia che desiderano beneficiare dei vantaggi di una casa da gioco.

Quando si stabilisce che è consentito il gioco di azzardo al di fuori delle « colonne d'Ercole », si intende dire che si deroga al codice penale concedendo la possibilità per molte compagnie di bandiera di battere la concorrenza di altri paesi che offrono una flotta ove il gioco è sempre consentito.

Questa non è una scelta controsenso o ambigua e credo che l'osservazione contenuta nel parere della I Commissione possa essere introdotta con legge in deroga al codice penale. Molte volte infatti abbiamo introdotto una pena nuova tramite un normale provvedimento legislativo, anche se è necessario tener conto del fatto che il disegno di legge al nostro esame ha una diversa struttura rispetto a quelli che introducono organiche modifiche del codice penale. Credo che al legislatore questo possa essere consentito. (*Commenti del deputato Tassi*).

Desidero infine ribadire la necessità di approvare il disegno di legge nel testo che ci è pervenuto dal Senato evitando ulteriori ritardi.

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

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,30, è ripresa alle 15,40.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DAMIANO POTÌ

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sul disegno di legge al nostro esame.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Ringrazio i colleghi intervenuti per le cose puntuali che hanno detto anche se non sempre le loro opinioni hanno coinciso con quelle da me espresse. Riferendomi a quanto detto dal collega Ridi, mi preme sottolineare che, sia che si accetti la sua interpretazione riduttiva, sia che si consideri valida la mia, il provvedimento risulta meritevole di approvazione in quanto pone le premesse di un rilancio della flotta e della cantieristica e consente la chiusura dei contratti.

Il collega Dutto ha posto l'accento sulla mancanza di programmazione nel settore ed ha definito il provvedimento come frutto dell'emergenza, ponendosi l'interrogativo di cosa succederà fra tre anni. È evidente che non sono in grado di rispondere a questo proposito: posso soltanto esprimere la speranza che questi anni servano a definire almeno i presupposti necessari al riassetto di una situazione abbastanza compromessa; speranza cui si aggiunge l'auspicio che a livello comunitario interagiscano quelle forme di intervento straordinario a triplice direzione. L'intervento attuale, infatti, è in una certa misura superato dai tempi e dalla logica dei nuovi meccanismi posti in essere sia a livello interno, sia a livello internazionale. Dal momento che né io né i colleghi intervenuti l'abbiamo detto, è bene ricordare che tutti i paesi a regime capitalista direttamente concorrenti con l'Italia in un modo o nell'altro favoriscono le loro flotte e l'armamento in una misura a volte superiore a quella da noi prevista. Mi riferisco in particolare alla Francia dove l'intervento dello Stato si somma a quello regionale e locale dando luogo a forme di vero e proprio protezionismo. Lo stesso discorso, ed a miglior titolo, può essere fatto con riferimento ai meccanismi di protezione di bandiera che caratterizzano i paesi ad economia socialista. Si tratta di un argomento di cui abbiamo discusso parecchie volte e tutti sappiamo che lì esistono tabelle di armamento semplificate e strutture navali altrettanto semplificate che consentono alle flotte di stare sul mercato esercitando forme di concorrenza sleale anche nei nostri confronti. Quanto è avvenuto nel settore crociere è un esempio chiaro: la nostra flotta rischia, infatti, di scomparire o comunque di essere emarginata.

Non credo, onorevole Dutto, che il disegno di legge apra spazi a manovre poco corrette da parte degli imprenditori.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Non penso, infatti, che gli imprenditori possano cambiare linea di azione se non con grave danno per l'impresa medesima, dal momento che il provvedimento in esame innesca meccanismi ampi e interconnessi di ordinativi.

Concordo, invece, con quanto detto dal collega Sanguineti a proposito delle preoccupazioni relative ad un costo di costruzione della nave che permane superiore a quello della media europea. Di questo argomento parleremo diffusamente in sede di esame del disegno di legge riguardante la cantieristica; dico subito però che è necessario evitare di avallare, così come avvenuto in passato e rischia di verificarsi ancora, la politica seguita dalla FINCANTIERI, consistente in una erogazione

eccessivamente semplicistica dei contributi senza condizionarli a forme di rinnovamento tecnologico del naviglio.

Vorrei infine soffermarmi brevemente sul contenuto dell'articolo 25 del testo approvato dal Senato. Sottolineo innanzitutto che si tratta di disposizioni non contenute nel disegno di legge originario e che sono state introdotte dal Senato con l'accordo di tutte le forze politiche. Questa decisione dell'altro ramo del Parlamento, va rilevato, è stata assunta sulla base di una situazione reale che vedeva, fino a qualche anno fa, una consistente presenza della bandiera italiana sui mercati internazionali, con particolare riferimento al settore costituito dalle crociere nel Mar dei Caraibi e che poi ha visto la progressiva estromissione dell'armamento nazionale a fronte di una concorrenza esasperata, di cui uno dei punti fondamentali di riferimento era rappresentato dall'esercizio del gioco d'azzardo sulle navi appartenenti a compagnie americane, liberiane o del Regno Unito, mentre sulle navi battenti bandiera italiana ciò non era assolutamente consentito. Va inoltre messo in evidenza come a tale attività sia interessata soprattutto una clientela prevalentemente internazionale, non italiana, in passato appunto costante fruitrice del naviglio nazionale e poi non più, soprattutto in rapporto alla vicenda cui si è fatto riferimento. Sono comunque d'accordo con quanto è stato detto circa l'inserimento di una specificazione in positivo e a tal fine rinnovo una sollecitazione al Governo. Del resto, questa è una di quelle situazioni sulle quali si potrebbe soffermare tranquillamente l'attenzione dell'esecutivo e del Parlamento in ordine a provvedimenti in fase di elaborazione e relativi alla difesa di bandiera: per ora, comunque, l'avviso del relatore è che la modifica apportata dal Senato rappresenti un consistente passo in avanti rispetto alla normativa precedente.

Ringrazio poi l'onorevole Bernardi per aver confermato la posizione favorevole della democrazia cristiana sul provvedimento, che rappresenta un elemento importante rispetto ad una fase travagliata che sta ormai alle nostre spalle. Vi sono argomenti sui quali è opportuno che si discuta ulteriormente e sui quali è opportuno che Parlamento e Governo assumano iniziative: però è anche importante che essi diano oggi un segnale in positivo all'industria armatoriale pubblica e privata: e tale segnale non può che essere rappresentato dal disegno di legge relativo a provvidenze per l'industria armatoriale, nel testo approvato dal Senato.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* Desidero esprimere la mia gratitudine alla Commissione che, pur nella brevità dei tempi a disposizione, ha compiuto un esame approfondito e penetrante di questo disegno di legge, volto a rispondere in termini di urgenza ad una congiuntura che certamente non è favorevole, come ha ben ricordato il relatore. Comprendo le ragioni della perplessità manifestata su alcuni aspetti del provvedimento e posso dire che esse sono state enunciate anche al Senato: ma in quella sede – come in questa – è prevalso il senso di responsabilità diretto a favorire, ad assecondare uno sforzo obiettivo per uscire da una crisi che, fino a qualche mese fa, non presentava davvero sbocchi favorevoli.

Riprendendo l'osservazione dell'onorevole Ridi circa l'assenza di un quadro programmatico di riferimento, rilevo come, per la verità, nel corso di questo lungo *iter* (nel quale si è avuto il lavoro comune delle parti sociali, del Parlamento e, per quanto riguarda il sottoscritto, del Governo) si sia ravvisata l'urgenza di disporre di una legge-quadro. Questa normativa è già pronta e sarà presentata al Consiglio dei ministri per ottenere il concorso di diverse competenze da parte di ministeri che sono determinanti ai fini della elaborazione di una politica nel settore dell'economia marittima, la quale non può essere riservata esclusivamente ad un dicastero che non dispone neppure tra l'altro, degli strumenti adeguati. Il provvedimento in questione individua una sorta di CIPE avente il compito di configurare appunto la politica di settore,

tuttavia, faccio presente che noi abbiamo dovuto far fronte ad esigenze molto pressanti: abbiamo dovuto cioè rispondere all'offerta di lavoro dei cantieri che, nel corso di questi mesi, erano rimasti privi di ordinativi e pertanto abbiamo predisposto uno strumento legislativo teso a favorire l'estensione della domanda nel senso di un miglioramento tecnologico del nostro naviglio, affinché esso possa operare laddove la concorrenza degli altri paesi si fa sempre più agguerrita. Per questa ragione il disegno di legge in esame si accompagna ai provvedimenti concernenti la ricerca scientifica applicata e la cantieristica, i quali configurano interventi atti a riportare i costi-nave alla media europea, allo scopo di evitare quelle conseguenze che si verificarono nel 1974. Tale intervento a favore dei cantieri – lo dico per spiegare la filosofia generale dei provvedimenti – nella misura del 30 per cento è proprio diretto a consentire che vengano praticati prezzi competitivi, tali da non discostarsi eccessivamente da quelli attuati negli altri paesi europei.

Proprio su richiesta di un vasto movimento che non è soltanto sindacale, il 27 di questo mese, in sede di Consiglio dei Ministri, dovrà essere fatto proprio questo discorso: l'intervento di carattere finanziario del Parlamento, che ha carattere di emergenza e che comporta notevoli sacrifici a carico di altri settori, deve essere finalizzato ad una ripresa della attività dei cantieri, però sulla base di prezzi che siano accessibili ad un armamento che voglia – in un accordo che stiamo sollecitando, e che è meno lontano di quanto appaia, tra pubblico e privato (entrambi hanno obiettivi in parte diversi ma si propongono una strategia comune) – riprendersi quella quota di traffico che attualmente è scesa, per l'interscambio nazionale, al di sotto del 20 per cento. Proponendosi tale comune strategia, i due settori debbono ritrovare motivi di intesa. E in questo senso noi ci stiamo muovendo, per cui questo provvedimento rappresenta un punto d'incontro tra armamento pubblico e armamento privato.

Molte cose sono state correttamente esposte dal relatore, onorevole Lucchesi, ma devo dire che per quanto riguarda l'importante aspetto dei rapporti tra Governo e Parlamento, è stato previsto opportunamente l'obbligo del ministro di riferire semestralmente sull'applicazione di questo provvedimento per cui sarà data al Parlamento la possibilità di venire a conoscenza delle varie fasi della ripresa del settore armatoriale.

Per quanto riguarda la difesa della bandiera, posso assicurare che il relativo provvedimento sarà presentato al Consiglio dei ministri in tempi brevi. I rinvii succedutisi fino ad oggi hanno consentito di introdurre alcune norme che ci permettono oggi di non emendare il provvedimento al nostro esame, in quanto siamo in grado di difendere le nostre quote di traffico.

Per quanto riguarda la legge-quadro, ho già detto che esiste un provvedimento specifico (al quale ha fatto, sia pur garbatamente, riferimento l'onorevole Ridi), con il quale si intende rinnovare la flotta pubblica. Si tratta di uno schema di disegno di legge che dovrà ancora essere approvato dal Consiglio dei ministri e che è stato già esaminato dalle parti sociali e dall'amministrazione. Sono norme tese al rilancio della FINMARE che va finalizzato alla politica che intendiamo svolgere e nella quale vanno ricomprese, come ricordavano gli onorevoli Ridi, Sanguineti e il relatore, le competenze del Ministero degli esteri e di quello del commercio con l'estero per le norme che si riferiscono al traffico internazionale.

A questo riguardo è necessario riportare ad un livello fisiologico il rapporto tra flotta pubblica e flotta privata e non è utile riconsiderare competenze che non hanno portato niente di nuovo in un settore che già manifestava segni di difficoltà.

Per alleggerire gli oneri degli enti portuali, ci siamo mossi insieme alle organizzazioni dei lavoratori giungendo alla firma del contratto dei lavoratori del settore portabagagli.

Vi è una reale esigenza di giungere alla formulazione del piano generale dei trasporti, non dimenticando le relazioni che esistono con i mercati internazionali ed in particolar modo con i costi da essi sostenuti. È necessario considerare i trasporti terrestri in ragione di quelli internazionali.

Mi rendo conto, signor presidente, che la ristrettezza dei tempi dei nostri lavori non mi consente di rispondere alle diverse ed interessanti domande che mi sono state poste, ma debbo qui affermare che ci siamo mossi nella direzione di assicurare una ripresa, ristrutturando e razionalizzando il processo produttivo che presiede a delicate fasi operative del settore armatoriale. Tutto questo comunque deve essere verificato nel corso del processo produttivo con il necessario confronto con le organizzazioni sindacali che rappresentano i lavoratori delle fabbriche e quelli in cassa integrazione.

La nostra politica ci pone quindi all'interno di una strategia intesa a dare quell'attenzione che in passato non è stata dedicata all'economia marittima.

Mi rendo conto anche della preoccupazione manifestata dalla I Commissione affari costituzionali circa la forzatura contenuta nel disegno di legge. Il Consiglio dei ministri aveva approvato un disegno di legge che prevedeva la praticabilità del gioco d'azzardo oltre gli stretti. Si è trovato questo accorgimento più rapido, in quanto abbiamo la possibilità di ottenere l'aggiudicazione di due commesse di notevole entità. Di qui l'urgenza del provvedimento. Non è che io mi nasconda la forzatura che è stata operata, ma questa era già stata tollerata allorché fu autorizzata la presentazione alle Camere del disegno di legge oggi al nostro esame.

Lo sforzo della Commissione bilancio per indicarci la proiezione pluriennale potrà essere accolto portando di volta in volta le opportune coperture finanziarie per consentire di raggiungere gli obiettivi che ci siamo posti.

Credo sia un giudizio pessimistico quello secondo cui la crisi del settore sia giunta ad un punto di non ritorno. Chi come me ricorda l'anno 1974, quando le condizioni generali del paese erano diverse, potrà vedere che la situazione dei porti cosiddetti minori oggi è migliore anche per la volontà di ripresa degli operatori. Ma osservando i progressi effettuati da altri comparti del settore, posso dire che vi sono ragionevoli elementi di ottimismo anche per la consapevolezza del movimento sindacale, del Parlamento e di questa Commissione in particolare, che tante volte si è fatta carico dei gravi problemi della cantieristica e del settore armatoriale. Il disegno di legge al nostro esame che per la verità è mancato in passato, sta a testimoniare quanto dico. Ma ancor più necessario è un disegno di legge unico e globale che veda collegati i problemi strutturali e di collegamento che interessano i porti, la flotta e i cantieri. Questa è l'unica via che può essere percorsa per giungere alla ripresa del settore della economia marittima ed è anche l'idea che è maturata lungo il corso della crisi che ci ha accompagnato fino ad oggi e che ci ha altresì portato ad adottare dei provvedimenti.

Certamente, onorevole Dutto, non sono provvedimenti perfetti, ma apprezzo lo sforzo di questa Commissione nell'accantonare il perfezionismo, contrario a quella esigenza di urgenza che tutti hanno sottolineato. In questo momento infatti tra i cantieri e gli armatori si stanno svolgendo delle concrete trattative che si dovrebbero tradurre in ordini e tra uno o due mesi sarà necessario dare delle risposte alle aspettative di quel settore.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto alla nostra Commissione il parere della I Commissione affari costituzionali con l'osservazione relativa all'articolo 25 del disegno di legge. È pervenuto altresì il parere favorevole senza condizioni della V Commissione bilancio, che ha riconsiderato, in seguito alla nostra richiesta, il parere precedentemente espresso.

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché al primo articolo non sono stati pre-

sentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

TITOLO I.

ANTICIPAZIONE DI RATE DI CONTRIBUTO DEL CREDITO NAVALE

ART. 1.

La presente legge attua le « Linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale », approvate dal CIPI nella seduta del 19 giugno 1984.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Per fronteggiare la situazione di eccezionale crisi in cui versa l'industria armatoriale nazionale, avviare il risanamento finanziario delle imprese e favorire la ripresa degli investimenti nel settore, il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere l'erogazione anticipata, in un'unica soluzione, delle ultime quattro rate del contributo di credito navale alle imprese che abbiano effettuato o effettuino, entro il 31 dicembre 1985, investimenti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e della legge 10 gennaio 1982, n. 361.

Tale beneficio viene corrisposto alle imprese titolari, al momento della concessione dell'erogazione anticipata, del contributo di credito navale.

Per il periodo di concessione del contributo di credito navale secondo la procedura prevista dal quinto comma dell'articolo 3 della legge 10 giugno 1982, n. 361, l'erogazione anticipata, commisurata all'ammontare delle ultime quattro rate calcolate in via presuntiva, è subordinata alla prestazione di idonea fidejussione, rilasciata da primario istituto bancario o assicurativo, valida fino al perfezionamento del provvedimento di determinazione definitiva del contributo di credito navale. La eventuale differenza positiva tra il calcolo definitivo e quello determinato in via presuntiva, non dà luogo ad alcuna integrazione della somma già concessa.

Contestualmente alla concessione del beneficio di cui ai commi precedenti vengono annullati gli impegni relativi alle rate anticipate.

L'onorevole Dutto ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, dopo le parole: « credito navale » *aggiungere le seguenti*: « , le quali presentino un programma di utilizzazione della somma che verrà finalizzata agli obiettivi di cui al primo comma ».

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento per le considerazioni esposte in sede di replica.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Dutto all'articolo 2, contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 2.

(*È approvato*).

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

ART. 3.

Sono esclusi dal beneficio di cui al precedente articolo gli investimenti per i quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, debba scadere un numero di rate di contributo di credito navale pari o inferiore a sei. Qualora le rate in

scadenza siano superiori a sei ma inferiori a dieci, l'erogazione anticipata è concessa limitatamente alla rata o alle rate eccedenti la sesta.

Sono, inoltre, esclusi gli investimenti concernenti spintori, galleggianti, salvo che siano idonei ad attività di trasporto ed abbiano una capacità di stiva superiore a 6.000 metri cubi, navi da pesca, unità di proprietà di imprese che godano delle provvidenze di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni, e di proprietà di imprese che godano delle provvidenze di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, limitatamente al naviglio destinato ai servizi disciplinati dalla legge stessa, nonché i rimorchiatori con apparato di potenza inferiore a 1.700 CV.

Sono, altresì, esclusi gli investimenti relativi a lavori di trasformazione e modificazione d'importo, ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile, inferiore a 2 miliardi di lire, nonché gli acquisti all'estero e le grandi riparazioni.

(*È approvato*).

ART. 4.

Gli atti di cessione del contributo di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e alla legge 10 giugno 1982, n. 361, già stipulati alla data di entrata in vigore della presente legge, sono inoperanti limitatamente alle rate anticipate in conformità agli articoli precedenti.

Per il pagamento, da parte del cedente, delle rate suddette opera la garanzia del Fondo di cui al successivo articolo 13.

Le condizioni e le modalità della prestazione della garanzia saranno disciplinate con decreto del Ministro del tesoro.

(*È approvato*).

ART. 5.

L'erogazione anticipata di cui all'articolo 2 è concessa con decreto del Ministro della marina mercantile.

Gli estremi del decreto di concessione sono annotati nelle matricole o nei registri, di cui all'articolo 146 o 234 del codice della navigazione, ove sono iscritte le unità in relazione alle quali è stato emanato il provvedimento.

La perdita del diritto al contributo di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni, ed alla legge 10 giugno 1982, n. 361, con esclusione del caso di perdita del contributo stesso per fatti derivanti da forza maggiore, intervenuti entro due anni dalla data del provvedimento di concessione dell'erogazione anticipata di cui all'articolo 2, comporta l'obbligo di restituzione della somma percepita, aumentata degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data di emanazione del provvedimento con il quale si richiede la restituzione.

Nel caso di nuove costruzioni il termine di due anni di cui al comma precedente è elevato a quattro.

(*È approvato*).

ART. 6.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sono emanate le norme di attuazione del presente titolo.

(*È approvato*).

TITOLO II.

RIFINANZIAMENTO, CON MODIFICHE ED INTEGRAZIONI, DELLA LEGGE 10 GIUGNO 1982, N. 361, CONCERNENTE IL CREDITO NAVALE

ART. 7.

Il quarto comma dell'articolo 1 della legge 10 giugno 1982, n. 361, è sostituito dal seguente:

« Il contributo è elevato al 3,20 per cento, per ogni semestre e per la durata di dodici anni, del prezzo dell'opera da

realizzare nel caso di lavori relativi alla costruzione, trasformazione e modificazione dei seguenti tipi di unità:

1) navi traghetto e navi per carico secco con più di un ponte, navi portacontenitori, navi di linea a tipologia mista, *multipurpose*, navi per servizio *Feeder*, inferiori a 10.000 tonnellate di stazza lorda, qualora stazzate in base alla Convenzione di Londra del 23 giugno 1969 ratificata con legge 22 ottobre 1973, numero 958; per le navi traghetto di nuova costruzione, idonee al trasporto congiunto di passeggeri e mezzi gommati, si prescinde dal limite di tonnellaggio;

2) navi da carico liquido o gas liquefatto, inferiori a 8.000 tonnellate di stazza lorda;

3) navi inferiori a 4.000 tonnellate di stazza lorda;

4) navi da passeggeri, adibite a crociera, i cui lavori siano iniziati posteriormente al 1° gennaio 1984;

5) navi ed altri mezzi nautici, per lavori in mare di interesse energetico, qualora si tratti di costruzione di navi o di mezzi nautici ad avanzata tecnologia nonché unità da ricerche ».

(*È approvato*).

ART. 8.

All'articolo 2, primo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, dopo la lettera *c*) è aggiunta la seguente lettera:

« *d*) unità a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 75 tonnellate, abilitate alla navigazione speciale limitata alla laguna di Venezia, destinate al pubblico servizio lagunare di linea per il trasporto di passeggeri o di automezzi ».

(*È approvato*).

ART. 9.

Per le iniziative assunte prima dell'entrata in vigore della presente legge, ai fini dell'applicazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e della legge 10 giugno 1982, n. 361, si fa riferimento alla stazza calcolata in base alle norme vigenti al momento dell'iniziativa.

(*È approvato*).

ART. 10.

Per le iniziative ammesse a contributo ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e della legge 10 giugno 1982, n. 361, la mancata acquisizione della più alta classe del Registro italiano navale entro due anni, rispettivamente dall'inizio del piano di ammortamento allegato al contratto di finanziamento e dalla data di ultimazione dei lavori, comporta la sospensione del pagamento delle rate semestrali di contributo, determinato, in via definitiva, già maturate, le quali verranno erogate dopo l'ottenimento dell'alta classe.

Nel caso di contributo per l'acquisto all'estero ai sensi dell'articolo 4 della legge 10 giugno 1982, n. 361, il termine di cui al comma precedente decorre dalla data di iscrizione dell'unità nei registri previsti dall'articolo 146 del codice della navigazione.

Per le unità ammesse a contributo ai sensi della legge 10 giugno 1982, n. 361, la mancata acquisizione dell'alta classe nel termine previsto dai precedenti commi comporta la decadenza del beneficio e l'obbligo di restituzione della somma percepita ai sensi del primo comma dell'articolo 6 della legge medesima.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche alle iniziative già ammesse al contributo prima dell'entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 11.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, per

iniziative successive alla data del 1° gennaio 1981 ammissibili al contributo, nei limiti posti dallo stesso articolo, devono intendersi tutte le iniziative che rientrano fra quelle previste dall'articolo 2 della legge stessa.

Nell'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, le parole « entro ventiquattro mesi » sono sostituite dalle seguenti: « entro trenta mesi ».

(*È approvato*).

ART. 12.

Per le iniziative tese alla realizzazione di nuove costruzioni, i cui lavori abbiano inizio successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, le obbligazioni finanziarie delle imprese di cui all'articolo 1, primo comma, della legge 10 giugno 1982, n. 361, connesse al rimborso dei debiti contratti con istituti ed aziende di credito nonché al pagamento dei canoni relativi ad operazioni di locazione finanziaria, possono essere assistite, in misura non superiore al 50 per cento, da garanzia solidale dello Stato.

I presupposti, le condizioni e le modalità di rilascio della garanzia dello Stato di cui al precedente comma sono determinate con decreto del Ministro del tesoro, da emanarsi nel termine di due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 13.

È istituito presso il Ministero del tesoro il Fondo centrale di garanzia per la copertura di rischi connessi alle operazioni di cui ai precedenti articoli 4 e 12.

Il Fondo di cui al comma precedente è amministrato da un Comitato nominato con decreto del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, composto di sei membri, di cui due designati dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro della marina mercantile, uno dalla FINMARE, uno dall'Associazione bancaria italiana (ABI) ed uno dalla Confederazione italiana armatori liberi (CONFITARMA). Il presidente del Comitato è scelto tra i membri designati dal Ministro del tesoro ed in caso di parità prevale il suo voto.

Il Comitato di cui al precedente comma ha il compito di deliberare in ordine ai criteri ed alle modalità degli interventi del Fondo centrale di garanzia, nonché in ordine ai limiti di intervento del Fondo stesso.

Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del Fondo centrale di garanzia di cui al primo comma del presente articolo.

(*È approvato*).

ART. 14.

La dotazione del Fondo di cui al precedente articolo 13 è costituita:

a) dall'apporto di lire 20 miliardi da parte dello Stato;

b) dagli interessi maturati sulle disponibilità finanziarie del fondo stesso;

c) dalle somme che gli istituti ed aziende di credito dovranno versare quale corrispettivo della trattenuta dello 0,50 per cento che gli istituti e le aziende di credito medesimi sono tenuti ad operare, una volta tanto all'atto dell'erogazione, sull'importo originario dei finanziamenti concessi;

d) dai contributi degli istituti ed aziende di credito che saranno determinati dal Comitato di cui all'articolo precedente, sull'ammontare complessivo delle operazioni in essere alla fine dell'anno precedente, con esclusione della rivalsa sul committente;

e) dagli eventuali contributi di enti pubblici e privati o di associazioni, interessati allo sviluppo dei traffici marittimi.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 15.

Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dal presente titolo devono presentare annualmente al Ministero della marina mercantile, a partire dall'esercizio finanziario 1985, il bilancio approvato dagli organi statutari o, per i soggetti non tenuti alla redazione del bilancio, le risultanze contabili.

La mancata presentazione del bilancio o delle risultanze contabili entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello cui si riferiscono, comporta la sospensione della corresponsione del contributo a decorrere dal 1° luglio successivo alla scadenza del predetto termine.

Trascorsi due anni dalla data di sospensione del contributo di cui al precedente comma, qualora non venga presentata la documentazione indicata al primo comma, sarà dichiarata con provvedimento del Ministro della marina mercantile la decadenza dal contributo, con il conseguente obbligo di restituzione delle somme già percepite, maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione della decadenza, aumentato di due punti.

L'onorevole Dutto ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Le imprese che beneficiano dei contributi previsti dalla presente legge devono presentare annualmente al Ministero della marina mercantile, a partire dall'esercizio finanziario 1985, 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 ».

MAURO DUTTO. In sede di dichiarazione di voto desidero precisare che il mio emendamento ripristina il testo dell'articolo 14 del disegno di legge originario. La previsione lì contenuta era, dunque, considerata dal Governo, e dal Ministero in particolare logica e razionale nonché coerente con le disposizioni delle leggi nn. 598 e 599. Il fatto che il Senato abbia soppresso l'obbligo di certificazione da parte delle società di revisione crea numerosi problemi relativamente alla trasparenza dei bilanci.

Se si voleva un *iter* celere del provvedimento, questo comma non avrebbe dovuto essere cancellato: invito, pertanto, la Commissione ad accogliere il mio emendamento.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento presentato dal collega Dutto.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Apprezzo la logica dell'emendamento presentato dal collega Dutto, ma devo ricordargli che l'argomento è stato discusso ampiamente al Senato e che la soppressione del comma che egli vuole ripristinare è stata dettata dall'esperienza concreta dell'applicazione delle leggi precedentemente varate. Secondo la legislazione vigente c'è la possibilità di provvedere ai controlli usufruendo dell'opera dei revisori dei conti anche perché l'amministrazione può in ogni momento accertare se i contributi richiesti e gli incentivi ottenuti siano finalizzati realmente al raggiungimento degli obiettivi dichiarati.

La normativa attualmente vigente, però, penalizza – sono in grado di documentarlo – le piccole imprese e società armatoriali, che rinunciano al contributo pur di non richiedere una certificazione alle società dei revisori dei conti che è per loro troppo onerosa senza essere di qualità migliore di quella che può essere fatta dallo Stato.

Per questa ragione sono contrario all'emendamento presentato dal collega Dutto.

SILVANO RIDI. Il collega Dutto ha chiesto alla Commissione di pronunciarsi favorevolmente sul suo emendamento, dirò

pertanto che noi siamo sensibili alla esigenza di trasparenza dei bilanci: tale sensibilità, però, ci fa sostenere che le certificazioni rilasciate dalle società a ciò abilitate sono spesso la fonte meno attendibile per l'erogazione dei contributi dal momento che tutto si riduce ad una questione di prezzi. Noi riteniamo che questo sia il modo migliore per accertare la consistenza delle imprese richiedenti e riteniamo che il Governo (e per questo pensiamo sia superfluo presentare un ordine del giorno) abbia tutti gli strumenti per accertare la serietà e la correttezza delle operazioni che si svolgono nell'interno del cantiere e per corrispondere, conseguentemente, i contributi in ragione degli elementi accertati. In altre parole, riteniamo che riferirsi alla pubblica amministrazione e al codice civile dia tutte le garanzie.

Per questa ragione e non certo per insensibilità verso le questioni attinenti alla trasparenza dei bilanci, voteremo contro l'emendamento Dutto.

ALTERO MATTEOLI. Pur condividendo quanto detto testé dal collega Ridi in ordine al fatto che le certificazioni da parte delle società di revisione sono spesso poco attendibili, voteremo a favore dell'emendamento Dutto perché introduce in qualche modo un elemento moralizzatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Dutto, contrari il relatore ed il Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 15.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli 16 e 17 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 16.

Le imprese armatoriali che abbiano presentato istanza di contribuzione ai sensi della legge 25 maggio 1978, n. 234, in relazione alle quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, non sia stato ancora emanato il provvedimento di concessione del contributo, possono rinunciare alla predetta contribuzione e richiedere per la medesima iniziativa la corrispondente provvidenza di cui alla legge 10 giugno 1982, n. 361. La relativa istanza accompagnata dalla dichiarazione di rinuncia al contributo di cui alla legge 25 maggio 1978, n. 234, deve essere presentata nel termine perentorio di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 17.

Le modifiche alla legge 10 giugno 1982, n. 361, di cui al presente titolo, ove non sia diversamente disposto, si applicano alle iniziative assunte dal 1° gennaio 1984, sempre che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non sia intervenuto il relativo provvedimento di concessione del contributo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

TITOLO III.

PROROGA, CON MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI, DELLA LEGGE 14 AGOSTO 1982, N. 600

ART. 18.

L'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 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 a scafo metalli-

co 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 primo comma del successivo articolo 2.

Per avere titolo a detti benefici le imprese interessate debbono demolire un tonnellaggio di stazza lorda compensata pari o superiore al doppio del tonnellaggio, calcolato anch'esso in tonnellate di stazza lorda compensata, dal naviglio di nuova costruzione da commettere o da acquistare, entro il 31 dicembre 1986, presso un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, sempre che le nuove costruzioni siano:

a) navi di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto di passeggeri, nonché 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 500 cavalli vapore, nonché draghe semoventi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate;

c) galleggianti e costruzioni d'interesse energetico, costruzioni antinquinamento, unità per ricerche nonché per lavori in mare, tutti di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate.

Sono escluse le costruzioni militari, da diporto, quelle effettuate per conto dello Stato, nonché le unità abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade.

Alle imprese che fanno effettuare lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno tre anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, sempreché le imprese interessate stipulino i relativi contratti entro il 30 giugno 1986.

Sono escluse dai benefici di cui al secondo comma dell'articolo 2 le trasformazioni effettuate per conto dello Stato, quelle effettuate su navi abilitate esclusivamente al servizio marittimo dei porti e delle rade, quelle su unità da diporto, nonché su navi che non siano in possesso, dopo l'effettuazione dei lavori, della più alta classe del Registro italiano navale.

Le navi o i galleggianti per la cui costruzione o per la cui trasformazione vengono erogati i benefici previsti dall'articolo 2 della presente legge, devono essere iscritti nelle matricole o nei registri nazionali.

In caso di cancellazione per vendita all'estero di unità costruite o trasformate, intervenuta, per le prime, entro i cinque anni dalla data di iscrizione e, per le seconde, entro tre anni dalla data di ultimazione dei lavori, 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 in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

Ai fini della concessione dei benefici previsti dal primo comma dell'articolo 2 della presente legge, la perdita del naviglio a seguito di naufragio, incendio o altra causa accidentale, purché avvenuta in data non antecedente al 1° gennaio 1984, è equiparata alla volontaria demolizione.

Alle imprese che hanno fatto effettuare, dopo la data di entrata in vigore della legge 14 agosto 1982, n. 600, lavori di trasformazione in un cantiere nazionale o di un Paese della Comunità economica europea, di navi a scafo metallico di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate, iscritte da almeno tre anni nelle matricole di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, possono essere concessi i be-

nefici previsti dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 600, come integrato dall'articolo 7 della legge 26 luglio 1984, n. 396, sempre che le imprese interessate abbiano stipulato i relativi contratti entro il 31 dicembre 1983. Si applicano le esclusioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1982, n. 600, come integrato dall'articolo 6, ultimo comma, della legge 26 luglio 1984, n. 396.

Le imprese che, prima dell'entrata in vigore della presente legge, hanno già definito i piani di demolizione ai sensi dell'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 600, possono far riferimento, ai soli fini della determinazione della stazza lorda compensata della nave da costruire, prevista dal secondo comma dell'articolo 1 della stessa legge, al regolamento di stazza vigente alla data di stipula del contratto di costruzione.

ALTERO MATTEOLI. Il gruppo del MSI-destra nazionale si asterrà dalla votazione di questo articolo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 18.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli dal 19 al 29 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 19.

L'articolo 2 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio da demolire può essere concesso un contributo di lire 50.000. Detto contributo è elevato fino a lire 100.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati con le norme da emanarsi ai sensi dell'articolo 8 della presente legge; con tali norme sarà parimenti fissata la definizione convenzionale di tonnellata di stazza lorda compensata, ai fini dell'applicazione della presente legge. In ogni caso il contributo è riferito ad un tonnellaggio di stazza lorda compensata da demolire doppio di quello da costruire.

Per ogni tonnellata di stazza lorda compensata della unità da trasformare può essere concesso un contributo di lire 25.000; detto contributo è elevato a lire 50.000 per tonnellata di stazza lorda compensata in funzione della minore età della nave sulla base di coefficienti che saranno fissati dalle norme da emanarsi ai sensi dell'articolo 8 della presente legge. Il contributo non può in ogni caso risultare superiore al 6 per cento del prezzo dei lavori di trasformazione ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile ».

(*È approvato*).

ART. 20.

L'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al primo comma dell'articolo 2 della presente legge devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa della unità da costruire o di prima vendita dell'unità da acquistare.

A pena di decadenza, entro dodici 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'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, del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori della nuova costruzione navale e dei correlati lavori di demolizione possono essere corrisposti tre anticipi, ciascuno uguale al 25 per cento del contributo, risultante dal provvedimento di concessione.

Le imprese che intendono beneficiare dei contributi di cui al secondo comma dell'articolo 2 della presente legge, devono presentare al Ministero della marina mercantile domanda corredata dal contratto di commessa dei lavori di trasformazione, ovvero, in mancanza, da copia degli ordinativi dei lavori da eseguire, sottoscritta per accettazione dall'esecutore delle opere, o copia delle fatture di spesa.

I lavori di trasformazione devono avere inizio entro il 30 giugno 1986 e devono essere completati, a pena di decadenza dal contributo, entro il termine di 18 mesi dalla data del loro inizio. Tale ultimo 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 trasformazione.

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

I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui al primo comma dell'articolo 2, nonché quelli per la liquidazione del contributo di cui al secondo comma dello stesso articolo, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione o di trasformazione ».

(*È approvato*).

ART. 21.

L'articolo 4 della legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« È esclusa dai benefici di cui al primo comma dell'articolo 2 della presente legge 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 vapore ».

(*È approvato*).

ART. 22.

All'articolo 8 della legge 14 agosto 1982, n. 600, è aggiunto il seguente comma:

« Con decreto del Ministro della marina mercantile sarà fissata una ulteriore tabella di conversione da tonnellate di stazza lorda in tonnellate di stazza lorda compensata che tenga conto della Convenzione di Londra del 28 giugno 1969, ratificata con legge 22 ottobre 1973, n. 958 ».

(*È approvato*).

ART. 23.

L'articolo 7 della legge 14 agosto 1982, n. 600, è abrogato.

(*È approvato*).

ART. 24.

Le disposizioni contenute nella legge 14 agosto 1982, n. 600, già prorogate e modificate, con le modifiche e le integrazioni di cui al presente titolo, nonché i termini scaduti il 31 dicembre 1983 e prorogati al 30 giugno 1984, sono ulteriormente prorogati al 31 dicembre 1986.

Le modifiche alla predetta legge, di cui al presente titolo, ove non sia diversamente disposto, si applicano esclusivamente alle iniziative assunte dal 1° luglio 1984.

(*È approvato*).

ART. 25.

Le disposizioni di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale e all'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, non si applicano ai fatti commessi a bordo delle navi adibite a crociera durante il periodo di navigazione oltre lo stretto di Gibilterra ed il Canale di Suez.

(*È approvato*).

ART. 26.

In merito allo stato di attuazione del programma triennale di interventi riguardanti la cantieristica e l'armamento, il Ministro della marina mercantile presenterà al Parlamento, ogni sei mesi, una relazione nella quale sarà evidenziata l'entità dei contributi erogati per il naviglio specializzato e per quello di cabotaggio e verranno indicate eventuali variazioni in rapporto all'andamento della domanda ed all'utilizzo effettivo dei finanziamenti.

(*È approvato*).

ART. 27.

Per l'attuazione della presente legge, è autorizzata, per l'anno 1985, la spesa complessiva di lire 150 miliardi destinata quanto a:

a) lire 125 miliardi, al finanziamento degli interventi di cui al titolo I della presente legge;

b) lire 20 miliardi, quale apporto al Fondo di garanzia di cui al precedente articolo 13;

c) lire 5 miliardi, al finanziamento degli interventi di cui al titolo III della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti di cui alla legge 14 agosto 1982, n. 600, e successive modificazioni.

Per gli interventi di cui al titolo II della presente legge, è altresì autorizzato, in aggiunta ai limiti di impegno previsti dall'articolo 10 della legge 10 giugno 1982, n. 361, il limite di impegno di lire 25 miliardi per l'anno finanziario 1984.

(*È approvato*).

ART. 28.

All'onere di lire 175 miliardi, derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Fondo investimenti e occupazione ».

All'onere di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1985 e 1986, derivante dall'applicazione del secondo comma del precedente articolo 27, si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Disposizioni urgenti in materia di servizi marittimi di preminente interesse nazionale ».

(*È approvato*).

ART. 29.

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

(*È approvato*).

ADELMO RICCARDI. Considerata la drammatica situazione del settore dell'armamento e constatata l'urgenza del provvedimento al nostro esame, il gruppo comunista si asterrà dal voto per agevolare l'approvazione del disegno di legge n. 2141.

Se non avessimo avuto questa urgenza avremmo presentato delle proposte di emendamento in modo da migliorare e meglio finalizzare - per usare le parole del ministro - la programmazione del settore.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Provvidenze per la industria armatoriale » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2141):

Presenti	24
Votanti	13
Astenuti	11
Maggioranza	7
Voti favorevoli	13
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Becchetti, Bernardi Guido, Dutto, La Penna, Lucchesi, Matteoli, Picano, Potì, Quieti, Sanguineti, Santuz, Tassi.

Si sono astenuti:

Bernardi Antonio, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO