

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

78.

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 OTTOBRE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

| | PAG |
|--|------|
| Disegno di legge (Discussione e rinvio): | |
| Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (5046) .. | 3 |
| Testa Antonio, <i>Presidente</i> | 3, 5 |
| Lucchesi Pino (DC), <i>Relatore</i> | 3 |
| Vizzini Carlo, <i>Ministro della marina mercantile</i> | 4 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17,20.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale (5046).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234, recante disposizioni concernenti l'industria navalmecanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, più di un anno fa abbiamo approvato un provvedimento che avrebbe dovuto offrire un supporto alla nostra iniziativa navalmecanica ed armatoriale e con la legge n. 234 del 1989 abbiamo stanziato complessivamente 1.163 miliardi per il triennio 1989-1991, di cui 583 miliardi per interventi che ricadono sotto il regime della VI direttiva CEE.

Tale stanziamento si è rivelato inadeguato, se vogliamo porre mente locale all'effettiva capacità produttiva globale del settore e dei prezzi medi correnti e so-

prattutto dell'ammontare degli investimenti che gli operatori economici dei settori interessati hanno programmato.

Gli investimenti previsti ammontano infatti a circa 20 mila miliardi di lire, di cui oltre 5.500 sono stati già effettuati o verranno effettuati entro il corrente anno.

Ecco il perché, dunque, di questo disegno di legge, che prevede una spesa globale suppletiva, rispetto a quanto previsto dalla legge n. 234, di 490 miliardi di lire, dovuta appunto alla maggiore entità degli investimenti rispetto ai dati previsionali previsti all'epoca della legge n. 234.

Dall'esame della relazione tecnica che ha accompagnato la presentazione del disegno di legge al nostro esame, emerge con grande chiarezza, infatti, come gli stanziamenti esistenti siano insufficienti, sebbene anche nella legge finanziaria per il 1991 siano stati previsti fondi *ad hoc* per questo settore. Fra l'altro, è bene ricordare come le somme stanziolate dalle leggi finanziarie non possano essere considerate certe: infatti, sono sempre sottoposte a rimodulazioni e variazioni e legate ai tempi lunghi di approvazione dei provvedimenti di esecuzione degli importi iscritti in tabella.

Tenendo conto della capacità produttiva del settore, si è calcolato che il volume degli investimenti per le iniziative di nuove costruzioni alla scadenza della VI direttiva CEE, quindi al 31 dicembre 1990, risulterà in Italia pari a circa 5.500 miliardi.

Su questi investimenti l'intervento contributivo dovrebbe essere di 2 mila miliardi, mentre l'articolo 2 della legge n. 234 stanziava solo 350 miliardi. Il dise-

gno di legge in esame prevede invece ulteriori 265 miliardi: uno stanziamento ancora non all'altezza della capacità produttiva e degli investimenti, ma probabilmente non superabile, considerate le necessità di bilancio.

Per l'acquisto all'estero di navi pronte, l'articolo 27 della legge n. 234 prevedeva uno stanziamento davvero esiguo (solo 8 miliardi): ne è risultata una corsa a chi acquistava più in fretta, per cui il mantenimento di una cifra così esigua punirebbe oltre misura chi ha operato con minore velocità.

Ecco dunque il motivo dell'ulteriore stanziamento di 20 miliardi a questi fini. È chiaro che per quanto riguarda gli acquisti all'estero di navi pronte l'intero stanziamento va definito entro quest'anno, perché gli investimenti hanno un impiego immediato; è giustificata invece la dilazione nel triennio degli aiuti per le nuove costruzioni, tenuto conto della capacità produttiva dei cantieri. Per il settore armatoriale, a fronte di una necessità di 185 miliardi annui che sarebbero dovuti per investimenti effettuati, pari a circa 5 mila miliardi nel triennio, la legge n. 234 prevedeva soltanto 36 miliardi; naturale, quindi, quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, della legge in esame, che eleva gli stanziamenti per contributi a 55 miliardi.

Questo disegno di legge è dunque una risposta adeguata all'impegno che operatori pubblici e privati del settore — armamento, cantieri — hanno voluto manifestare aprendosi ad iniziative che contavano di poter portare a termine con gli aiuti in esso previsti. Si tratta di iniziative di ben più ampia portata, che vanno in ogni caso sostenute perché concorrano ad assicurare lavoro ai cantieri ed alla gente di mare, perché contribuiscano al progresso economico generale del paese, nonché al mantenimento — a livelli complessivamente accettabili — della presenza della bandiera italiana sui mari e ad un consistente svecchiamento della nostra flotta che, come è noto, è caratterizzata da un notevole stato di vetustà.

Per i motivi espressi, raccomando la rapida approvazione del disegno di legge.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero porre una questione all'attenzione della Commissione. Quando ho assunto la responsabilità del Ministero della Marina mercantile, mi sono trovato di fronte ad una legge, la n. 234 del 1989, che era stata approvata in Commissione nonostante la pendenza della crisi di Governo, in quanto si era ritenuto che tale provvedimento fosse estremamente urgente per i problemi dell'armamento e della cantieristica. Per questa legge, è attualmente in atto una procedura, in quanto non sono state rispettate le direttive comunitarie. Nei mesi passati, i miei funzionari ed io ci siamo prodigati a Bruxelles per trovare una soluzione che consentisse di rispondere alle esigenze che il Parlamento aveva ritenute urgenti. Il decreto-legge, quindi, non fa che recepire meccanicamente le direttive pervenute dalla CEE. In buona sostanza, viene fugato il timore di un aiuto surrettizio alla cantieristica spostando il termine degli aiuti sulla gestione e l'avviamento. La legge n. 234 è venuta ad incrociarsi con la legge n. 856, ma a proposito di quest'ultima non siamo riusciti a convincere la Comunità europea del fatto che fosse stata emanata quando della VI direttiva non si parlava ancora. Pertanto, gli osservatori esterni sono portati a credere che tramite i due provvedimenti sopracitati si sia inteso attuare un cumulo dei benefici.

Trovandoci di fronte a norme primarie, non ci è sembrato opportuno procedere con strumenti regolamentari, ma la scadenza della VI direttiva si sta avvicinando, tant'è che stiamo negoziando la VII direttiva. Questo è il senso e la portata del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, a proposito del quale si ravvisa l'urgenza della conversione, proprio per le ragioni che ho esposto prima. Accanto a tale decreto vi è il disegno di legge al

nostro esame, relativo al rifinanziamento della legge n. 234, del 14 giugno 1989, il quale, come ha fatto osservare il relatore, può essere oggetto di tutti gli approfondimenti che la Commissione riterrà opportuni (audizioni con il mondo dell'armamento o della cantieristica, per esempio). Ciò premesso, ritengo che legare l'iter del decreto-legge al dibattito di merito sul disegno di legge rischi di vanificare il funzionamento della legge n. 234. D'altro canto, il decreto-legge, il cui scopo è quello di sbloccare un vizio originario della legge n. 234, necessita di essere convertito entro 60 giorni dalla sua emanazione, per cui, pur invitando la Commissione a procedere all'esame del disegno di legge, mi permetto di sollecitare la conversione in legge del decreto-legge n. 296.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 20 dicembre 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO