

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

107.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):	
Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmeccanico ed armatoriale (5901) .....	3
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 9, 10
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale) .....	3, 8
Chella Mario (gruppo comunista-PDS) .....	4, 8
Facchiano Ferdinando, <i>Ministro della marina mercantile</i> .....	9
Faraguti Luciano (gruppo DC) .....	6
Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i> .....	8
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI) .....	7

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17,30.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmecanico ed armatoriale (5901).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rifinanziamento delle leggi 22 marzo 1985, n. 111, e 14 giugno 1989, n. 234, concernenti interventi a favore del settore navalmecanico ed armatoriale ».

Ricordo che nella seduta del 9 ottobre scorso è stata svolta la relazione.

Poiché la Commissione ha ritenuto opportuno procedere speditamente nell'esame del disegno di legge, sono stati sollecitati i prescritti pareri presso le Commissioni competenti.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidero rilevare che probabilmente l'urgenza con cui ci accingiamo a concludere l'iter del provvedimento in esame ha allontanato il nostro interesse da altri problemi che si trascinano ormai da molto tempo.

Comunque, siamo in procinto di concludere l'esame di un disegno di legge che è stato presentato il 31 luglio scorso. Ciò avviene perché se si ritardasse ulte-

riormente l'approvazione del provvedimento in esame e quindi il suo invio all'altro ramo del Parlamento, si rischierebbe di non poter impiegare i finanziamenti previsti, per il settore in questione, dalla legge finanziaria del 1990 e da quella del 1991. Siamo, infatti, in presenza di un residuo per quanto riguarda sia la V sia la VI direttiva della CEE.

Inoltre, il fatto che tali disposizioni vengano applicate in ritardo nel nostro paese deve indurci a riflettere, anche perché stiamo assistendo ad una ripresa del settore cantieristico, come dimostra l'esistenza di commesse fino al 1993. Tra l'altro, dalle preoccupazioni espresse pochi mesi fa dalla Fincantieri siamo passati ad una situazione improntata ad una certa tranquillità, se non addirittura all'ottimismo.

In tale contesto, siamo chiamati ad approvare con urgenza il provvedimento in esame, proprio al fine di permettere l'impiego dei finanziamenti ai quali ho fatto riferimento. Tra l'altro, il ritardo nell'applicazione delle direttive emanate dalla CEE potrebbe compromettere l'adozione delle iniziative necessarie per l'intero settore.

Tale situazione deve indurci a riflettere sulle « non decisioni » assunte a suo tempo; infatti, le continue lamentele accompagnate all'assenza di provvedimenti tempestivi hanno determinato un atteggiamento di pessimismo nel settore della cantieristica, in cui sono emerse, tra l'altro, le preoccupazioni connesse ai prepensionamenti ed alla riduzione dell'attività. Probabilmente ciò sarebbe stato evitato se avessimo avuto un po' più di speranza ed avessimo assunto le necessarie iniziative.

Questi sono i motivi che mi hanno indotto ad esprimere una « lamentela », anche se preannuncio fin d'ora che voterò a favore del provvedimento in esame, in quanto è essenziale vararlo nel più breve tempo possibile.

Ritengo, comunque, che si debba avere la diligenza ed il senso di responsabilità necessari per andare avanti e pensare al futuro, evitando di « chiudersi a riccio », non facendo nulla per non commettere errori.

MARIO CHELLA. Desidero rilevare che circa un anno fa, nel dicembre del 1990, la CEE ha emanato la VII direttiva, mentre il Governo deve ancora concludere le procedure per il finanziamento della V. A tal fine, infatti, mancano ancora 400 miliardi.

Il provvedimento in esame rappresenta il secondo rifinanziamento della VI direttiva, con cui si assicura complessivamente poco più di un terzo del fabbisogno connesso alla suddetta direttiva, sia per quanto riguarda i cantieri sia per le imprese armatoriali. L'intero fabbisogno, infatti, è pari a 7 mila miliardi in dieci anni, su investimenti che oltrepassano i 10 mila miliardi.

Certamente non si può dire che lo sforzo economico che si intende compiere con questo disegno di legge non sia consistente; tuttavia esso è inadeguato rispetto ai bisogni ed all'importanza che l'economia marittima riveste nel nostro paese. Sappiamo tutti che l'interscambio dell'Italia avviene in gran parte via mare: 250 milioni di tonnellate di prodotto trasportate per tale via rappresentano, infatti, il triplo di tutte le merci che arrivano attraverso i valichi di frontiera. Il 70 per cento di queste merci, inoltre, è costituito da prodotti energetici; da ciò deriva l'importanza strategica dell'economia marittima per il nostro paese. Tuttavia ribadisco che questo impegno finanziario, più che giustificato, è comunque inadeguato.

L'economia marittima, peraltro, è afflitta da una serie di problemi; innanzitutto, per quanto riguarda la cantieristica non siamo ancora riusciti ad approvare la

riforma portuale, bloccata in particolare da divergenze in seno alla maggioranza. Inoltre, occorre considerare che la flotta di bandiera trasporta non più del 20 per cento dell'interscambio via mare; tale situazione determina un aggravio di 2 mila miliardi l'anno sulla bilancia dei pagamenti. In sostanza ci troviamo di fronte ad una inadeguatezza della flotta rispetto al fabbisogno del nostro paese. La prima causa di ciò risiede, signor ministro, negli oneri fiscali e nel costo degli equipaggi che sono superiori a quelli delle flotte cosiddette di bandiera ombra o di comodo nelle quali ormai è compreso gran parte del naviglio mondiale.

Il secondo fattore di inadeguatezza della flotta risiede nelle caratteristiche strutturali delle compagnie di navigazione. Se andiamo a verificare la composizione della nostra flotta ci accorgiamo che a poco più di mille navi corrispondono circa 630 armatori; di questi il 16 per cento, quindi un centinaio, hanno almeno una nave oltre le 4.500 tonnellate. È questo un primo dato di carattere strutturale che occorre tener presente. Esiste quindi il problema della parcellizzazione dell'impresa armatoriale; se poi consideriamo le 290 navi oltre le 4.500 tonnellate, ci accorgiamo che solo il 20 per cento di esse hanno un'età compresa tra zero e dieci anni, l'80 per cento ha più di 10 anni ed il 50 per cento più di 15 anni. Pertanto, oltre a quello della parcellizzazione, si pone anche il problema di una flotta in gran parte invecchiata.

In terzo luogo, occorre tener presente che nell'armamento italiano occupano un posto di scarso rilievo gli investimenti e le diversificazioni orientate alla multimodalità, in sostanza al ciclo di trasporto integrato. Gran parte degli armatori italiani non hanno ancora compreso che la nave ed il segmento marittimo del trasporto non sono elementi a sé stanti, come accadeva quando i porti avevano la funzione di empori dove le merci venivano fatte sbarcare per essere vendute. In realtà, le navi sono divenute parte integrante dell'intero ciclo del trasporto, ma i

nostri armatori — ripeto — non hanno ancora compreso questo dato. Una tale finalizzazione degli investimenti, quindi, consentirebbe di modernizzare il settore. Le nostre imprese armatoriali, infatti, a differenza di quelle degli altri paesi europei ed esteri, dovrebbero essere in grado di controllare l'intero ciclo del trasporto per acquisire profitto in tutti i segmenti. Del resto ciò si rende necessario, anche rispetto alla concorrenzialità a livello europeo e mondiale, al fine di garantire un servizio di qualità « porta a porta », che è quanto le industrie richiedono. Un'impresa di questo tipo necessita, però, di investimenti notevoli nella tecnologia, nell'informatica e nell'organizzazione del *marketing*; tutti settori in cui il nostro armamento è fortemente carente.

Già in passato ho sollevato questi problemi, presentando anche proposte di modifica volte a fornire risposte a tali questioni. In sostanza, è necessario orientare gli investimenti pubblici al fine di incentivare le imprese armatoriali verso la modernizzazione, l'accorpamento, la fusione, la multimodalità e la gestione del ciclo integrato del trasporto. Se non risolviamo tali problemi, la nostra impresa armatoriale non riuscirà a decollare. Il vero problema, infatti, non risiede nei porti, ma nella struttura dell'impresa armatoriale e nel sistema trasportistico italiano, che non è intermodale. In tali condizioni la competitività italiana risulta frantumata dalla spietata concorrenza da parte di tutte le altre imprese straniere; è questo il punto nodale. Ribadisco allora che nel momento in cui lo Stato decide di impiegare fondi in determinate direzioni, è necessario che questi finanziamenti siano concentrati, proprio per evitare la polverizzazione e stimolare la modernizzazione delle imprese armatoriali.

A questo punto, considerata l'urgenza del provvedimento, riteniamo di non dover presentare particolari emendamenti, sollecitando ancora una volta l'attenzione del Governo e delle forze politiche sui problemi strutturali delle nostre imprese armatoriali. Alcune delle questioni che noi poniamo sono state recepite nel dis-

egno di legge presentato dal Governo; in particolare, ricordo che nella discussione relativa al primo rifinanziamento della legge n. 234 del 1989 sottolineammo l'esigenza che almeno le imprese armatoriali presentassero un piano di investimenti che facesse capo all'autorità pubblica, per definire il modo in cui si intendeva usufruire dei finanziamenti dello Stato.

In proposito, devo constatare che nel disegno di legge in esame tale esigenza è stata recepita quasi in pieno. È necessario, tuttavia, compiere un ulteriore passo in avanti, anche se nell'attuale legislatura, per quanto riguarda il settore armatoriale e della cantieristica, non potremo andare oltre l'approvazione del provvedimento in esame. Gli ulteriori problemi, infatti, dovranno essere affrontati nel corso della prossima legislatura; mi auguro anzi che coloro i quali si impegneranno su tale tematica tengano presenti le nostre preoccupazioni, derivanti essenzialmente da tre ordini di fattori: la pressione concorrenziale che il settore armatoriale deve affrontare a livello mondiale, la progressiva riduzione degli aiuti consentiti dalla CEE e la situazione dei bilanci della Fincantieri.

Per quanto riguarda la competizione sul mercato, i carichi di lavoro si sono riversati per il 58,2 per cento sul Sud-est asiatico; tuttavia, a tale regione rischiano di aggiungersi anche la Cina ed il Brasile, che stanno minacciando la nostra industria cantieristica; inoltre, potrebbe aggiungersi anche l'ex Germania Est che nel frattempo è diventata, a tutti gli effetti, parte della Germania.

Per quanto riguarda il regime di aiuti, siamo precipitati dal 28 per cento del 1987 (VI direttiva CEE) al 13 per cento del 1991 (VII direttiva CEE). Non sappiamo che cosa accadrà nel 1992, mentre probabilmente nel 1993 assisteremo ad un azzeramento degli aiuti.

Quanto alla terza questione, abbiamo ricevuto da poco tempo il bilancio della Fincantieri, da cui si deduce che nel 1987 vi era una perdita di 89 miliardi, mentre nel 1990 tale cifra è salita a 287 miliardi. Ciò significa che i dirigenti della Fincan-

tieri (e non soltanto loro) devono rendersi conto che per la cantieristica italiana è finita l'epoca dell'assistenzialismo. È necessario, pertanto, utilizzare gli stanziamenti disponibili per un'azione di risanamento.

Tra l'altro, laddove vi sono problemi, essi devono essere risolti in termini di produttività. Solo in questo modo la Fincantieri potrà essere posta in condizione, per la fine del 1993, di competere sul mercato internazionale senza ricevere aiuti dallo Stato. Se non si procederà in tal senso, la stessa Fincantieri sarà « demolita » dalla concorrenza internazionale.

Questa è la richiesta che rinnoviamo innanzitutto allo Stato e a chi lo rappresenta (quindi al Governo). In tale contesto si colloca anche l'esigenza di un piano di risanamento e di elevazione della produttività fino a soglie compatibili con il mercato mondiale. Tale questione fu da noi sollevata in occasione della precedente discussione sul primo rifinanziamento della legge n. 234 del 1989; la questione stessa è stata recepita nell'articolo 2 della legge n. 107 del 1991, in cui si legge: « Le imprese navalmeccaniche beneficiarie degli aiuti di cui al presente titolo, a dimostrazione della conformità della loro azione alla direttiva CEE e al principio della progressiva riduzione degli aiuti, presentano al ministro della marina mercantile, entro il 30 settembre di ciascun anno, una relazione di verifica ed eventuale aggiornamento del piano di ristrutturazione e razionalizzazione aziendale, nonché sulle misure attuate per accrescere efficienza, produttività e competitività dei cantieri e per migliorare il reddito operativo ed il risultato di esercizio. Il ministro della marina mercantile entro i trenta giorni successivi, trasmette al Parlamento una relazione riassuntiva, cui sono allegate le relazioni presentate dalle imprese navalmeccaniche beneficiarie degli aiuti ».

Chiedo, pertanto, al ministro della marina mercantile per quale ragione non si sia ottemperato ad una precisa disposizione di questa legge, mentre ora ci tro-

viamo ad approvare il provvedimento in esame senza che il Parlamento abbia ricevuto la relazione prevista dall'articolo 2 al quale ho fatto riferimento.

Conseguentemente, prima della votazione finale del disegno di legge in discussione, il ministro della marina mercantile dovrà presentare la relazione, poiché in caso contrario non siamo disponibili a proseguire la discussione stessa. Infatti, una volta approvate le leggi, esigiamo che siano applicate. Chiediamo, quindi, al Governo gli adempimenti previsti dalla legge.

LUCIANO FARAGUTI. Ritengo che la richiesta avanzata dal collega Chella sia più che legittima, oltre che perentoria e precisa. È necessario, quindi, risolvere immediatamente il problema sollevato, che oltretutto è collegato ad un provvedimento non molto lontano nel tempo.

Credo, comunque, che sia la relazione sia gli interventi dei colleghi dimostrino ancora una volta come la nostra Commissione abbia ben presente l'importanza degli interventi nel settore dell'economia marittima. Al riguardo, non intendo assolutamente ritardare il lavoro della Commissione approfondendo o precisando temi che sono già stati trattati in maniera esauriente. Desidero soltanto svolgere qualche considerazione affinché rimanga agli atti; in particolare, vorrei indicare al ministro un tema sul quale probabilmente in futuro saremo chiamati a riflettere: infatti, come hanno giustamente sottolineato il relatore e l'onorevole Chella, ci stiamo avviando verso un periodo nel quale quasi certamente gli interventi di sostegno alla cantieristica e all'industria armatoriale si ridurranno fino quasi a scomparire.

Questo settore continuerà ad essere di vitale importanza per l'economia del nostro paese, proprio per le caratteristiche che riveste in relazione all'importazione ed all'esportazione delle merci (materie prime, manufatti e quant'altro). Pertanto sarebbe opportuno, signor ministro, verificare cosa accade negli altri paesi europei

che hanno avuto la capacità di attirare finanziamenti in questo comparto. Mi riferisco, in particolare, alla legislazione tedesca in materia, a quelle forme nuove di incentivazione, attraverso le esenzioni fiscali, che si rendono necessarie in regime di concorrenza e ad altri strumenti previsti all'estero. Soltanto in tal modo sarà possibile individuare gli elementi idonei a garantire il futuro del settore.

Non ci resta ora che approvare rapidamente il disegno di legge al nostro esame, cercando di evitare rallentamenti del suo *iter*. A tale riguardo riterrei opportuno sollecitare l'espressione dei pareri da parte delle Commissioni competenti.

**PRESIDENTE.** Vorrei anch'io svolgere delle osservazioni in merito ad alcune importanti questioni. In particolare non ho ben compreso se si intende continuare a fingere di non sapere che sul *deficit* del bilancio della Fincantieri incide una vicenda su cui il Parlamento dovrà assumere una decisione, se non si vuole restare, rispetto al resto d'Europa, in una situazione degna di uno stato medievale. Mi riferisco, ovviamente, alla vicenda relativa agli ordinativi ricevuti dall'Iraq per la costruzione di sette navi. Queste navi sono state costruite, ma poi la consegna al committente è stata sospesa a seguito di precise indicazioni politiche, per cui ora esse giacciono alla fonda nel Mar Tirreno. Le navi, quindi, non sono state utilizzate; pare, anzi, che ne derivi un onere economico pari a 400 milioni al giorno di interesse sul capitale stanziato, il che comporta uno squilibrio sull'intero bilancio. Si tratta di denaro pubblico e non è concepibile continuare a fingere di aiutare la cantieristica, quando basterebbe eliminare le passività esistenti.

Pertanto, prima dell'approvazione del disegno di legge, ritengo necessario che il ministro della marina mercantile e quello della difesa vengano a spiegarci come intendono agire. Non credo che in altri paesi europei possa accadere che un bene pubblico non utilizzato continui a pesare

sul bilancio dello Stato. Propongo, pertanto, di procedere su questo argomento ad audizioni dei sindacati del settore della cantieristica ma soprattutto del Governo; non vedo altra via per risolvere questo problema.

**GIACOMO MACCHERONI.** Vorrei chiedere al ministro un chiarimento in relazione alla proposta avanzata dall'onorevole Chella circa la necessità di poter avere, prima dell'approvazione del disegno di legge, la relazione riassuntiva di cui all'articolo 2 della legge n. 107 del 1991. In realtà se i termini non sono ancora scaduti, potremmo procedere all'esame della relazione in attesa dell'emanazione dei prescritti pareri da parte delle Commissioni competenti. Ad ogni modo, condivido le considerazioni svolte dal relatore, dal ministro e dai colleghi anche nella precedente seduta, relative all'esigenza di procedere all'approvazione dei provvedimenti di maggiore portata.

È stato poi sottolineato il tema del piano di risanamento e della produttività; si tratta indubbiamente di argomenti sui quali vi è larga convergenza. Tuttavia, emerge l'urgenza di giungere quanto prima all'approvazione del disegno di legge in discussione, tenendo conto, peraltro, che esso si inserisce in un quadro politico non stabile: sarebbe grave se, per qualche « impuntatura », si venisse meno ad un dovere che è stato più volte sottolineato dai rappresentanti di tutti i gruppi.

Pertanto, a nome del gruppo socialista, condivido la proposta avanzata dal presidente di procedere ad audizioni per chiarire una vicenda che non ha risvolti solo di carattere economico ma anche morali e di principio. È inconcepibile che la vicenda delle sette navi, con il solito modo di procedere all'italiana, non venga chiarita.

Condivido, pertanto, la proposta del presidente in merito allo svolgimento di un'audizione su questo tema, che non sia però una mera esplicazione dei fatti, ma consenta di chiarire realmente i termini

della questione. Per un'ironia della sorte, infatti, mentre si reclamano finanziamenti maggiori per il risanamento e la produttività del settore, anche in vista delle prospettive europee, assistiamo ad una fuoriuscita di denaro assolutamente inconcepibile. Mi auguro, pertanto, che le audizioni richieste ci consentano in termini sostanziali di chiudere il più possibile una « falla » che per noi, e per l'intero paese, è pressoché deleteria.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo che il Governo debba rendere conto circa i termini ultimi della questione relativa alla possibilità del rifinanziamento in questione.

In sostanza, tenendo conto di quanto disposto dall'articolo 2 della legge n.107 del 1991, dovremmo sapere se entro il 30 settembre scorso il ministro della marina mercantile abbia ricevuto le relazioni da cui risultino le attività di ciascun cantiere e di ciascun armatore, al fine di constatare se siano state rispettate le direttive CEE. Successivamente, entro il 31 ottobre, lo stesso ministro dovrà presentare una relazione al Parlamento.

Sulla base di tali premesse, qualora vi sia il tempo necessario, proporrei la costituzione di un comitato ristretto al fine di procedere ad ulteriori audizioni.

MARIO CHELLA. Il nostro gruppo è favorevole ad accelerare l'iter del disegno di legge in esame. In proposito, ritengo che non siano necessarie ulteriori audizioni in aggiunta a quelle già svolte.

Tuttavia, pretendiamo che la legge sia rispettata; questa è una pregiudiziale indispensabile se si vuole evitare che il nostro paese diventi come uno Stato sudamericano. Desidero, inoltre, riallacciarmi alla questione, sollevata dal presidente, relativa al problema delle navi commissionate dall'Iraq che determinano oneri molto consistenti. Tuttavia, nel bilancio della Fincantieri relativo al 1990 si legge: « L'onere per il prolungamento del contratto e per l'immobilizzo finanziario relativo alla fornitura militare per l'Iraq, che ormai da quattro anni vengono por-

tati a carico del risultato d'esercizio, è valutato in 140 miliardi di lire ».

In sostanza, la Fincantieri sostiene che ogni anno subisce una perdita di 140 miliardi a seguito delle suddette navi. Tuttavia, deve essere chiaro che questa non è l'unica causa del deficit della Fincantieri. A conferma di ciò, è sufficiente prendere in considerazione i bilanci presentati dalla stessa azienda negli ultimi quattro anni, da cui risulta che nel 1987 vi è stata una perdita di 89 miliardi, che è salita a 139 miliardi nel 1988, a 254 miliardi nel 1989 e a 287 miliardi nel 1990.

È evidente che negli ultimi quattro anni il bilancio della Fincantieri ha subito un progressivo peggioramento che va ben oltre l'onere fisso dei 140 miliardi annui. Si pongono, pertanto, problemi di produttività che devono essere risolti, oltre alla questione del piano di risanamento, in rapporto al quale nessuno può nascondersi dietro l'alibi dei suddetti 140 miliardi.

Inoltre, poiché il Governo ha accolto la proposta, proveniente da più parti, di un piano di prepensionamenti, la Fincantieri ha ricevuto un finanziamento di circa 3 mila miliardi finalizzato proprio a questo scopo. Si tratta di uno stanziamento previsto da una legge recentemente approvata in materia di riforma della cassa integrazione.

In conclusione, ribadisco ancora una volta che la Fincantieri deve procedere al piano di risanamento senza nascondersi dietro alibi di sorta.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Senza entrare nel merito degli interventi svolti dai colleghi, desidero ricordare che entro pochissimo tempo dovremo esaminare la legge finanziaria. Pertanto, è assolutamente necessario, se si vuole evitare la perdita dei finanziamenti, che almeno un ramo del Parlamento approvi il provvedimento in discussione prima che si passi all'esame della legge finanziaria. Non a caso, del resto, il provvedimento stesso è stato assegnato in sede legislativa.

Tra l'altro, la nostra Commissione si trova a dover affrontare, entro tempi ra-



gionevoli, la riforma dell'ordinamento portuale, del settore ferroviario e di quello delle telecomunicazioni, insieme ad altri provvedimenti urgenti come quello attualmente al nostro esame. Per quanto riguarda quest'ultimo, abbiamo a disposizione un tempo piuttosto limitato; quindi, in qualità di relatore, vorrei evitare che si finisse in « zona Cesarini » o che comunque si corresse il rischio di non arrivare in tempo.

Tra l'altro, tutti i gruppi hanno sottolineato (del resto lo si evince anche dalla relazione) che il disegno di legge in esame costituisce in parte un provvedimento « tampone » rispetto ad esigenze che si sono sovrapposte nel tempo ed in parte rappresenta un obiettivo rifinanziamento della legge n. 234 del 1989, utilizzando gli appostamenti previsti dalla legge finanziaria del 1991. Si tratta di un passaggio pressoché obbligato per i nostri lavori, dal quale non possiamo esimerci.

L'onorevole Chella ha sottolineato la necessità, condivisibile, di verificare l'attuazione di una disposizione legislativa: in qualità di relatore esprimo l'esigenza di procedere rapidamente nell'esame del testo, stabilendo il termine di una settimana per la presentazione degli emendamenti sui quali dovranno essere acquisiti i prescritti pareri da parte delle competenti Commissioni.

Inoltre il presidente ha posto un'esigenza di carattere politico rispetto alla quale vorrei sottolineare alcuni aspetti. Innanzitutto si tratta di una questione che rientra nell'ambito delle materie di competenza della Commissione difesa; la nostra Commissione, infatti, tradizionalmente si occupa del naviglio mercantile. Le stesse leggi di finanziamento al nostro esame non riguardano poste del bilancio della difesa, bensì della marina mercantile. Mi rendo conto che da una valutazione complessiva del bilancio della Fincantieri emerge il problema delle sette navi irachene; al riguardo non sono contrario all'eventualità di procedere ad audizioni. Vorrei soltanto sottolineare che, trattandosi di un problema di carattere specifico sul quale ormai la Commis-

sione ha acquisito una certa conoscenza, si potrebbe eventualmente procedere la prossima settimana ad una audizione della sola Fincantieri per accelerare i tempi ed avere una valutazione aggiornata degli oneri economici cui si riferiva il presidente. Ad ogni modo, in qualità di relatore ed a nome del gruppo della democrazia cristiana, non intendo assumermi alcuna responsabilità per eventuali ritardi che potrebbero portare alla decadenza degli stanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria per il 1991.

**PRESIDENTE.** Prendo atto delle dichiarazioni rese dal relatore e condivido l'esigenza di pervenire ad una rapida approvazione del provvedimento. Tuttavia, poiché la questione che ho sollevato riveste una particolare importanza, ritengo che in qualità di parlamentari abbiamo il dovere di risolverla. Non è possibile continuare — lo ribadisco — a finanziare da un lato il settore della cantieristica e dall'altro consentire tacitamente la dissipazione delle risorse pubbliche. Nessun paese europeo si trova in questa situazione; bisogna, allora, avere il coraggio di vendere all'estero le navi, anziché lasciarle marcire alla fonda.

Pertanto ritengo che la prossima settimana, in attesa dei pareri da parte delle Commissioni competenti, si possa procedere alle audizioni proposte.

**FERDINANDO FACCHIANO, Ministro della marina mercantile.** Vorrei richiamarmi a quanto ho già sostenuto nella seduta del 9 ottobre scorso, nel corso della quale mi è parso di cogliere l'intenzione di molti gruppi della Commissione di arrivare in tempi rapidi all'approvazione di un provvedimento che, in fondo, rappresenta soltanto un finanziamento. Ho già sollecitato alla Commissione la discussione di altri importanti provvedimenti ed ho chiesto, a proposito del problema delle locazioni a scafo nudo, di poter riferire in proposito, come ho già fatto nell'altro ramo del Parlamento. In sostanza, desidererei si svolgesse un ampio dibattito sul tema della cantieristica, poiché si

tratta di un settore che necessita di approfondimenti da diversi punti di vista, non solo alla luce di quanto sostiene la Comunità europea ma anche di quanto effettivamente avviene nella cantieristica italiana.

Pertanto, non intendo sottrarmi al dovere di riferire al Parlamento come il Governo intende agire, ma occorre anche considerare che vi sono taluni termini di legge da rispettare. Infatti il ministro della marina mercantile deve presentare, a norma della legge n. 107 del 1991, una relazione entro il 31 ottobre 1991; tale termine scadrà tra quindici giorni e non mi sottrarrò — ripeto — agli obblighi sanciti per legge. In quella occasione non avrò certo riguardo nei confronti della Fincantieri e dell'armamento italiano, ma ribadisco che il provvedimento è comunque necessario a dare ossigeno non solo alla cantieristica, ma anche ai lavoratori del settore.

Rinnovo, quindi, la mia richiesta di svolgere un ampio dibattito su questo importante settore.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 18,20.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

**DOTT. PAOLO DE STEFANO**

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 22 ottobre 1991.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO