

L'abbiamo detto e ripetuto: l'industria cantieristica beneficia quasi ogni anno di provvedimenti per sostenere le esigenze derivanti dalla globalizzazione dei mercati. E su questo per il momento non voglio discutere: ma l'occasione era ghiotta per non procedere con un criterio, mi si consenta, approssimativo, quasi assistenzialista. Dopo due anni non vedo novità sostanziali in quella gestione della portualità che ha prodotto il nostro ritardo nei confronti del nord Europa. La gestione dei porti, i rapporti con gli enti locali, le esigenze dettate dalla tutela degli ambienti, il problema dell'escavazione, il ruolo della conferenza Stato-regioni ci paiono lontani da un disegno organico, complessivo che indichi scelte precise. È così che, pur condividendo alcuni interventi, non possiamo appoggiare nell'insieme il disegno di legge. Ritardi storici non vengono certo sanati e risolti pur con una legge « di spesa » di questa portata, perché fra qualche mese sono sicuro si tornerà in aula per modificare norme che oggi scriviamo.

Vi è un'eccessiva, mi sia consentito dirlo, attenzione per le infrastrutture degli obiettivi 1: mi auguro che quelle regioni dimostrino, finalmente, di meritarsele (1.000 miliardi di cui il 40 per cento almeno al sud). D'altro canto si destinano somme per intervenire sul traffico del Po. Lo sviluppo della navigazione interna con la realizzazione del sistema idroviario padano veneto è una scelta strategica della politica dei trasporti nazionali, sancita dal piano generale dei trasporti e dal suo successivo aggiornamento e attuata, in una prima fase, con la legge n. 380 del 1990.

Quest'ultima ha definito il sistema idroviario padano veneto di « preminente interesse nazionale » ed ha stabilito norme, procedure e primi finanziamenti per la sua realizzazione. L'opzione idroviaria è condivisa anche dalla politica comunitaria che, nel disegnare le reti transeuropee di trasporto, ha inserito in quella relativa alle vie d'acqua interne anche il sistema idroviario padano veneto da Milano al mare. La validità degli

interventi a favore delle idrovie è dimostrata dal notevole recupero di movimento che i modesti interventi di questi anni hanno permesso.

Nel quadriennio 1992-1995 la navigazione interna è cresciuta in Italia più di qualsiasi altro modo di trasporto merci. Anche se occorre considerare l'enorme differenza tra le quantità movimentate per l'idrovia e quelle per gli altri modi di trasporto, le capacità di sviluppo della navigazione interna sono evidenti. I benefici in termini di costi esterni (inquinamento, incidenti, uso del territorio) conseguenti allo spostamento di queste notevoli quantità di merci dalla strada alle idrovie sono stati molto notevoli: il costo esterno del trasporto merci su strada è, per unità di carico movimentata, quasi venti volte quello del trasporto su idrovia.

La realizzazione del sistema idroviario padano veneto o almeno la sistemazione delle sue parti già attive o in fase di avanzata realizzazione porterebbe un deciso progresso nella situazione del trasporto italiano.

Il risparmio in termini di costi esterni, a favore della collettività, sarebbe certamente superiore all'investimento necessario per interventi infrastrutturali, mentre le riduzioni dei costi operativi andrebbero a vantaggio degli operatori privati, e comporterebbero una riduzione del costo finale di alcuni prodotti.

Lo sviluppo della navigazione interna presuppone la sistemazione e il completamento dell'infrastruttura, ma richiede anche una organizzazione efficiente che governi la realizzazione delle opere e la loro successiva gestione.

È opportuno sottolineare come i finanziamenti di cui si tratta nonostante la loro ridotta dimensione possano comportare, una volta utilizzati, risultati di grande dimensione. Anche se la realizzazione complete del sistema idroviario padano veneto richiede una spesa molto elevata, la sistemazione delle parti già in esercizio e il completamento delle tratte in avanzata realizzazione richiedono per converso un impegno molto modesto.

È necessario un adeguamento della legge n. 380 del 1990 alle esigenze di una forte presenza regionale nell'organizzazione, che sarà preposta alla realizzazione e alla gestione del sistema idroviario padano veneto.

Il piano generale dei trasporti contiene precise indicazioni in materia di utilizzo delle vie d'acqua interne. Al capitolo « Per il trasporto idroviario » si indica tra l'altro « l'impegno per l'attuazione del sistema idroviario padano e per le conseguenti iniziative attraverso un piano poliennale ». Anche le scelte operative della programmazione delle regioni padane si ispirano alla logica del riequilibrio fra i vari modi di trasporto e delle intermodalità, già indicate dal piano generale dei trasporti, da perseguire anche attraverso la valorizzazione e l'utilizzo della navigazione interna.

La traduzione di tali indicazioni programmatiche si è avuta con la legge n. 380 del 29 novembre 1990 che ha definito di « preminente interesse nazionale » il sistema idroviario padano veneto e che ha istituzionalizzato il piano poliennale del sistema medesimo, approvato poi con il decreto ministeriale n. 729 del 25 giugno 1992 con il parere favorevole del CIPET.

Quanto agli obiettivi, alla luce di queste circostanze, si impone una revisione degli stessi, soprattutto nelle individuazioni degli interventi prioritari e quindi della programmazione dei medesimi, fatto salvo ovviamente quello finale della realizzazione dell'intero sistema. Infatti, da un lato l'aumento dei trasporti idroviari sul Po dal mare al cuore della valle padana richiama l'attenzione degli operatori economici su questa nuova realtà, ma dall'altro rende ancor più evidenti le strozzature e le limitazioni dell'attuale rete e più urgente la loro eliminazione.

La drammatica situazione derivante dalla crescita impressionante del trasporto merci e dalle sue ben note disfunzioni, ha finora trovato risposta solo in una dilatazione del trasporto stradale, il che ha indotto la Comunità europea ad emanare svariati documenti per indurre gli Stati

membri ad affrontare concretamente tali problemi; il più recente è il « Libro verde » il cui obiettivo è di garantire modi di trasporto efficienti e sostenibili mediante politiche basate sulla tariffazione equa dei trasporti che stimolino cittadini, imprese e governi a trovare soluzione ai problemi.

L'annosa ricerca di un riequilibrio sostanziale tra le diverse modalità deve dunque sfociare in un processo di progressiva valorizzazione di tutti i modi di trasporto, nessuno escluso, ed in una loro efficace correlazione ed integrazione in ambito intermodale.

Per la modalità idroviaria occorre in particolare tener presente una fondamentale considerazione: che alle spese previste dal « Piano » delle infrastrutture si contrappongono non solo i benefici diretti, ormai ben definiti e conosciuti in termini di costi di trasporto, ma anche i benefici indiretti (e di carattere ambientale) derivanti dalla riduzione dei costi di congestione stradale, dai minori costi di manutenzione della rete stradale, dal minor numero di incidenti, nonché dalla riduzione delle emissioni inquinanti.

I problemi da risolvere possono così essere sintetizzati. Le competenze in materia di navigazione interna (Stato e regioni) vanno definite attraverso il coordinamento delle diverse leggi contrastanti fra di loro e dei numerosi enti che oggi operano autonomamente con competenze incerte; le stesse regioni interessate Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, pur avendo subito intuito (dopo il trasferimento delle competenze in materia di navigazione interna con il decreto del Presidente della Repubblica n. 616) la necessità di raccogliersi nell'intesa ed aver prodotto la proposta di « Piano poliennale » del 1987, non sono state in grado di svolgere un ruolo di effettivo coordinamento. È sempre più avvertita, quindi, l'opportunità di una trasformazione dell'intesa in un consorzio interregionale che eviti l'affermarsi di interessi in materia parzialmente divergenti tra le regioni e dia luogo al contrario, in una visione unitaria e non settoriale, a decisioni di spesa ottimale.

Le priorità odierne possono individuarsi nel potenziamento dei *terminal* idroviari nei porti marittimi di Chioggia e Venezia al fine di sviluppare la funzionalità dei collegamenti tra i traffici fluviali e quelli marittimi. Per quanto le opere relative non siano considerate nel piano poliennale trattandosi di porti marittimi, è di tutta evidenza l'importanza di tali strutture. Il porto di Chioggia, che ha una particolare vocazione ai traffici idroviari con l'entroterra, ha già in corso un vasto programma, in parte già finanziato, per il completamento dei *terminal* di Val da Rio. È necessaria poi la redazione degli studi di fattibilità, di impatto ambientale e progettazione per le altre opere idrovie e porti previsti dal piano poliennale, da affiancare alla regolazione dell'alveo di magra per quanto riguarda il secondo tratto a valle di foce Mincio e la conseguente influenza sul livello del lago di Garda.

Quanto al dragaggio, gli interventi di manutenzione della via navigabile sono indispensabili sia per l'oggi, non essendo ancora completata la sistemazione dell'alveo di magra, sia per il domani qualora determinati punti di basso fondale dovessero rimanere per la loro difficile eliminazione con opere di alveo.

Considerato tuttavia che il programma degli interventi in alveo richiede tempi non brevi e finanziamenti costanti, anche se meno consistenti rispetto alle previsioni del passato, occorre fare un particolare affidamento sul dragaggio anche attraverso interventi mirati con progetti specifici, ove possibili, con mezzi privati. Da ultimo va tenuto presente il potenziamento dei mezzi di monitoraggio.

Fra i non pochi problemi segnalati la cui soluzione è necessaria e indispensabile nell'attuale incerta situazione legislativa per realizzare compiutamente il sistema idroviario padano veneto (sia pure gradualmente) appare urgente dare una precisa configurazione giuridica all'intesa interregionale per la navigazione interna e assicurare alla stessa una struttura operativa permanente ed efficiente.

Appare ovvio infatti che, quale che sia la soluzione che si vorrà adottare nel chiarimento delle competenze fra Stato e regioni, spetta alle regioni padane avviare una decisa organica operatività, sotto il duplice aspetto citato, attraverso strumenti nuovi come il consorzio interregionale che la comunità padana ha già proposto alla stessa intesa con un proprio studio ampiamente argomentato e documentato.

Risolvendo i problemi più urgenti e contingenti connessi all'esercizio della via navigabile, oggi quasi esclusivamente basati sull'asta del Po e sul suo collegamento con il mare, si avrebbe la più efficace azione promozionale verso questo modo alternativo al trasporto stradale e si darebbero maggiori certezze al mondo imprenditoriale più attento alle prospettive di sviluppo che la navigazione interna offre oggi e che maggiormente potrà offrire in futuro.

Ribadendo comunque la nostra astensione per il complesso delle norme oggi in esame, sollecito il Governo ad impegnarsi nell'affrontare la questione dei porti, del trasporto e degli interporti, rinnovandosi per non apparire provvisorio e casuale nel procedere.

EDUARDO BRUNO. La discussione in Commissione del provvedimento sul rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ha avuto un percorso difficile nell'ambito della stessa maggioranza. A fronte della necessità del provvedimento, si collocava però un testo che, nel merito delle varie questioni, lasciava aperti problemi di diversa natura.

Nell'audizione dei rappresentanti sindacali in Commissione nell'ambito del Comitato ristretto è emersa in tutta la sua specificità la realtà lavorativa dei cantieri e, in particolare, la questione degli appalti e subappalti: la crisi degli anni '80 ha portato la Fincantieri ad un forte ridimensionamento degli organici nella loro ossatura professionale. La società controllata dall'IRI si è trovata, quindi, ad affrontare negli ultimi due anni un carico

di lavoro eccezionale con una struttura produttiva ridimensionata. La soluzione trovata dall'azienda per far fronte a questa difficoltà è consistita nel ricorso al lavoro in appalto.

Poiché la crisi degli anni precedenti aveva mutato la solida struttura produttiva costituita da officine specializzate, l'enorme giro d'affari ha visto il proliferare di molte imprese di piccole dimensioni e prive delle capacità tecniche produttive indispensabili. In buona sostanza, vi sono imprese con un solo dipendente che prendono commesse del valore di miliardi per poi subappaltare una, due, se non addirittura tre volte a una miriade di altre ditte e di piccole cooperative. È qui tra l'altro che si inserisce lo scandaloso problema del lavoro degli extracomunitari su cui è necessario aprire una parentesi perché su questo problema l'Assemblea sarà chiamata a votare. Grazie al gioco di appalti e subappalti si ricorre infatti sempre più spesso alle imprese extracomunitarie lucrando sul costo del lavoro a danno dei lavoratori. Questo sistema nel suo complesso risulta devastante per il mondo del lavoro perché aumenta il numero dei lavoratori precari, sempre più sfruttati, sottopagati, e fuori da ogni controllo sindacale. Da qui la necessità di una regolamentazione. Le istanze che abbiamo voluto sostenere per regolamentare questa difficile realtà sono state in buona parte inserite nel provvedimento là dove si è stabilito di portare il limite massimo delle lavorazioni e della realizzazione di parti di scafo da cedere in appalto al 25 per cento (rispetto al 30 per cento previsto dal disegno di legge originario) del peso complessivo dello scafo. Inoltre è stata apportata una modifica in base alla quale le aziende cui i titolari possono affidare le lavorazioni devono essere dotate di risorse finanziarie, attrezzature e personale idoneo ad effettuare direttamente le lavorazioni. Questo risultato, frutto di una lunga mediazione, rappresenta un primo importante passo verso un ridimensionamento del problema appalti su cui comunque sarà necessario tornare in altra sede.

Consideriamo inoltre positivamente i finanziamenti per la formazione professionale sia per le lavorazioni tradizionali e artigianali sia per le lavorazioni ad alto contenuto tecnologico. Altrettanto positivo è il finanziamento, sia pur parziale, per il rafforzamento delle capitanerie di porto in tema di mezzi ed uomini, che crea le condizioni minime per migliorare e affrontare l'annoso problema della sicurezza della navigazione e del soccorso in mare. L'istituzione per legge del fondo per l'incentivazione, allo scopo di migliorare la produttività dei cantieri italiani, privilegiando le aziende che si impegnano a svolgere le attività in Italia, è, sia pure in prospettiva, un risultato molto significativo.

Queste brevi considerazioni, dunque, permettono ai deputati del gruppo di rifondazione comunista di votare a favore del provvedimento in esame.

**MASSIMO OSTILLIO.** Il disegno di legge oggi in discussione concerne settori produttivi di tradizionale ed antica importanza, la cui situazione di crisi è troppo nota per ripercorrerne ancora una volta la storia: ma proprio l'elevato livello quantitativo e soprattutto qualitativo della sua produzione — che ha una quota di mercato seconda in Europa solo alla Germania (il 3,5 per cento nel mondo) — ci impone di intervenire senza incertezze e indugi, per affrontare i nodi critici di un settore che, come l'esperienza degli anni passati ci mostra, è di non semplice impatto ed è strategico per lo sviluppo economico ed occupazionale del paese.

Come sappiamo e come la stessa relazione al disegno di legge ci ha ricordato, il settore della cantieristica navale sta attraversando una fase cruciale anche a livello mondiale, dove si sconta negativamente una sorta di incapacità di ristabilire nuove e necessarie regole di concorrenza, la cui mancanza ha immediati riflessi; per esempio, nell'incremento incontrollato della capacità produttiva di alcuni paesi dell'estremo oriente, cosa che contribuisce a deprezzare le navi di nuova costruzione.

Prima di entrare nel merito della dichiarazione di voto sul provvedimento, ancora una volta siamo costretti ad esprimere una valutazione negativa sul metodo usato dal Governo e che ispira l'intero provvedimento. Infatti, anche se non intendiamo — come dire? — attardarci in una discussione che in questo momento sarebbe improduttiva, lascia perplessi e insoddisfatti la mancanza di un reale quadro di riferimento complessivo che, sulla base di scelte strategiche generali, indichi quale strada si intende far percorrere al sistema paese inteso nel suo complesso.

Infatti, i nodi tradizionali che da anni impediscono all'Italia di avere una razionale politica dei trasporti continuano a sussistere anche nella logica che ha portato al testo oggi a noi sottoposto per l'approvazione. A quanto risulta, gli eterni interrogativi della politica dei trasporti del nostro paese — se si intenda operare a favore dei porti o degni interporti, quale politica si intenda sviluppare nel trasporto delle merci, se e quanto si intenda utilizzare il cabotaggio, l'incognita dell'alta velocità — sono destinati a rimanere senza risposta anche quando questo provvedimento sarà divenuto legge.

Ci si dice — e ne prendiamo atto con soddisfazione — che il disegno di legge avrà una positiva incidenza nel settore dell'occupazione pari a 13.000 posti di lavoro per i comparti direttamente interessati e 20.000 nell'indotto. Mi chiedo però, senza molte illusioni, quale potrà essere l'effettivo impatto, per esempio, su città come Taranto, dove pure esistevano alcuni grandi cantieri con svariate migliaia di dipendenti.

Comunque, tralasciando considerazioni che rischiano di essere inutilmente amare e venendo più direttamente ai contenuti del provvedimento — rispetto al quale, pur fra tanti limiti, condividiamo l'esigenza di una rapida approvazione — è difficile non notare la mancanza di una visione globale

dell'intervento, la mancanza di una vera e propria filosofia unificatrice. Si continua, per esempio, a finanziare separatamente i vari corpi di polizia, in questo caso il Corpo della Guardia di Finanza, ancora una volta al di fuori di un quadro unitario che possa razionalizzare la presenza in mare ed a terra e gli interventi delle varie armi statali, ottimizzandone le scarse risorse e le capacità di intervento a favore della popolazione. Non giovano poi al provvedimento alcune forme di scarsa attenzione riscontrabili, per esempio, nel meccanismo di erogazione degli interventi di cui all'articolo 9, secondo un programma inserito nel corso della discussione in Commissione con un emendamento governativo, che non fornisce alcun criterio per le priorità con cui verranno distribuite le risorse, che è cosa fondamentale per una loro razionale allocazione. In più, si costringono le amministrazioni preposte a presentare progetti esecutivi, senza certezza di ottenere i finanziamenti, con notevole dispendio di energie economiche ed umane e con vantaggi — consistenti in grosse parcelle — solo per i progettisti incaricati ed a svantaggio dei bilanci dei porti.

In uno spirito di critica, che intende comunque essere obiettivo e sereno, vorrei notare che, mentre è apprezzabile l'inserimento di norme relative alla realizzazione di unità pattugliatrici per vigilare sugli sbarchi clandestini che avvengono sulle nostre coste, i problemi che la Puglia deve sopportare per la nota situazione albanese sono ben altri e ben più gravi di quelli risolti con il disegno di legge oggi esaminato.

Tuttavia, ben consapevoli dell'urgenza e dell'utilità che pure misure insufficienti come quelle contenute in questo disegno di legge rappresentano per il settore ed in considerazione del fatto che le sue norme sono state « temperate » dal nostro ordine del giorno, il gruppo dell'UDR si asterrà dalla votazione.