

COMMISSIONI RIUNITE

FINANZE E TESORO (IV) - TRASPORTI (VIII)

I.

SEDUTA DI VENERDÌ 22 GIUGNO 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE **ANGELINI**

INDICE		PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	1	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Completamento e integrazione del programma navale, di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75. (1940)	1	
ANGELINI, <i>Presidente e relatore per la VIII Commissione permanente</i> 1, 3, 6, 7, 8, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23		
VICENTINI, <i>Relatore per la IV Commissione permanente</i>	3, 19, 22	
CHIOSTERGI	3	
SALERNO	3, 10, 14, 15, 17, 18	
DUCCI	4	
CORBINO	5, 16, 18	
CASTELLI AVOLIO	6, 7, 10, 17, 21	
GIULIETTI	6, 11, 20, 21	
JACOPONI	7, 12, 18	
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 23		
CAVALLARI	11, 21	
LOMBARDI RICCARDO	12, 13, 17	
AMENDOLA GIORGIO	13, 14, 15, 16, 18	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	15	
SULLO	15, 17, 21	
SERBANDINI	16, 23	
PIERACCINI	16, 17, 23	
CARONITI	16	
DE MARTINO FRANCESCO	17	
MAZZA	18	
		21
		22
		22
		22
		22
		22
		22
		23
Votazione segreta:		
PRESIDENTE		24
La seduta comincia alle 9,45.		
Congedi.		
PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i Deputati Cara, De Caro Gerardo, Farinet e Saggin.		
Discussione del disegno di legge: Completamento e integrazione del programma navale, di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75. (1940).		
PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Completamento e integrazione del programma navale, di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75. Per l'esame di questo disegno di legge la Commissione finanze e tesoro espresse il		

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

desiderio che le due Commissioni, trasporti e finanze e tesoro, fossero riunite per un esame collettivo della legge stessa. A questa richiesta, fatta dalla Presidenza della Commissione finanze e tesoro, l'VIII Commissione ha aderito molto volentieri.

Svolgerò io stesso una breve relazione sul disegno di legge.

La legge 8 marzo 1949, n. 75, conosciuta comunemente come legge Saragat, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento, prevedeva una possibilità costruttiva di 240 mila tonnellate di naviglio mercantile. Questa legge è attualmente in piena attuazione con la costruzione di 257 unità per 219.345 tonnellate e un costo complessivo di oltre 103 miliardi di lire. Dalla tabella allegata al disegno di legge, gli onorevoli colleghi possono vedere come sono state ripartite queste costruzioni, anche in riferimento all'accordo che fu fatto fra i due grandi settori (armamento libero e armamento finanziato dallo Stato) di assegnare a ciascuno metà delle costruzioni stesse.

La legge Saragat ha ancora bisogno di un ulteriore finanziamento e sviluppo, anche perché gli stanziamenti che furono fatti in quell'epoca si sono manifestati insufficienti a causa del verificato aumento dei costi dal 1949 ad oggi. Per modo che quell'accantonamento di circa il 10 per cento, posto sui fondi a disposizione, ha dovuto essere prudentemente aumentato per poter coprire le necessità dei finanziamenti dei contributi che sono stati accordati.

Oggi, con questo nuovo provvedimento di integrazione della legge Saragat, si pensa di poter costruire altre 40 mila tonnellate di naviglio.

Quando io, l'anno scorso, feci la relazione al bilancio della marina mercantile, (relazione approvata dalla mia Commissione) rilevai la necessità che si dovesse affrontare il problema delle nuove costruzioni navali attraverso un programma organico e completo, che, in sostanza, rimediasse anche a quelle che sono state le deficienze della legge e le impossibilità pratiche di esecuzione della legge stessa sia nei riguardi dei tipi di costruzioni navali, sia nei riguardi di contributi dello Stato, e soprattutto nei riguardi degli oneri dei finanziamenti che ricadono sull'esercizio delle navi stesse.

Dobbiamo constatare che, fino ad oggi, questo programma non è stato elaborato e, conseguentemente, noi ci troviamo di fronte non più a un programma completo con attuazione a lunga scadenza, che risolva i problemi generali della marina mercantile, ma ci tro-

viamo di fronte ad un'altra cosiddetta « legge tampone », la quale dovrebbe consentire, in sostanza, di proseguire nelle costruzioni navali secondo i criteri della legge Saragat, in attesa che questo programma generale si realizzi.

Allora io dissi, come relatore della legge Saragat, che essa aveva due scopi: ricostruzione di naviglio per la marina mercantile e lavori ai cantieri. Evidentemente, è uno scopo sociale. Non dobbiamo nasconderci che, se potessimo permetterci il lusso di esaminare con calma un programma completo, come è nel desiderio di tutti, e se non avessimo nessuna preoccupazione di carattere sociale, questa sarebbe la strada da seguire. Purtroppo, noi siamo preoccupati di queste esigenze sociali per la situazione dei cantieri navali, sia dei grandi come dei piccoli; e, se non ci affrettiamo a deliberare ulteriori fondi che consentano l'accoglimento di domande di nuove costruzioni presentate al Ministero della marina mercantile, noi creeremo, purtroppo, una paralisi nei nostri cantieri, con il grave pericolo di aumentare la disoccupazione, già così abbondante, dei lavoratori dei cantieri stessi.

Con queste osservazioni e con il profondo rammarico che i nostri voti, che avrebbero dovuto realizzarsi in un anno, non abbiano trovato attuazione, io, come relatore di questo disegno di legge, ritengo che dobbiamo approvarlo, perché esso consentirà di sviluppare l'ulteriore lavoro dei nostri cantieri e, conseguentemente, ci permetterà di poter esaminare con maggiore calma questo programma navale generale, che ci auguriamo venga preparato dal Ministero della marina mercantile.

Dirò anche un'altra cosa. La Commissione finanze e tesoro (specialmente l'onorevole Corbino) espresse il desiderio che si tenesse questa riunione per poter esaminare il problema di carattere generale. Ho già detto all'onorevole Corbino che anch'io sono ben lieto (e concorrerò nei limiti delle mie modeste capacità) di discutere questo programma generale; ma penso che il problema di impostazione generale si possa più efficacemente esaminare in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, che quasi certamente avrà luogo nei prossimi giorni.

In tale sede si potrà esaminare il problema nel suo quadro generale; si potranno fare le dovute sollecitazioni, indicare i necessari rimedi, stabilire il programma, votare gli ordini del giorno ritenuti opportuni e anche lamentare che fino ad oggi i voti precedente-

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

mente fatti non siano stati presi in considerazione. In questa sede non è precluso ad alcuno di fare una tale discussione generale. Ma penso che dobbiamo ora limitarci ad esaminare un provvedimento che rende praticamente esecutiva una legge già approvata e di cui i criteri di applicazione sono noti. Le domande da esaminare sono già state avanzate dai singoli ceti armatoriali al Ministero; ma tali istanze non si sono potute finanziare per mancanza di fondi. Quindi, ripeto, ci troviamo di fronte ad una legge esecutiva di una legge precedente, nella quale è stabilito il programma di costruzioni navali che viene fatto dietro parere del comitato tecnico, il quale, volta per volta, esamina le domande ed esprime il proprio parere, sul quale parere, in generale, il Ministero si adagia nel prendere le sue deliberazioni.

L'onorevole Vicentini ha facoltà di esprimere il parere della Commissione finanze e tesoro.

VICENTINI, *Relatore per la IV Commissione*. La Commissione finanze e tesoro esprime parere favorevole all'accoglimento del disegno di legge, salva la soppressione dell'ultimo comma dell'articolo unico, in quanto lo ritiene pleonastico. Nel bilancio della marina mercantile dell'esercizio 1951-52 vi è già un apposito stanziamento; la Commissione, fatta questa eccezione, esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CHIOSTERGI. Non ho alcuna intenzione di aprire una discussione di carattere generale, la quale però ci era stata promessa ed avremmo dovuto svolgere per non trattare sempre i problemi della marina mercantile in occasione di « leggi tampone », come sono state definite dal relatore dell'VIII Commissione. Però, mi piace osservare che, per l'Italia, il problema della marina mercantile è di massima importanza. Esso va studiato nel suo insieme, non soltanto per ciò che riguarda la costruzione, ma anche per ciò che riguarda l'esercizio. Io ho constatato recentemente (e ne scrissi in questi giorni all'onorevole sottosegretario) che un comandante italiano, nelle stesse condizioni di lavoro di un comandante americano, guadagna meno di un sesto di quello che guadagna quest'ultimo. Eppure i noli sono equiparati. Sapete quale è la conseguenza? Il nostro capitano, dopo 38 anni di navigazione, ha una pensione di 6 mila lire al mese. Evidentemente, io non voglio attaccare con questo gli armatori italiani. Non ho i dati sufficienti per farlo in questa sede, ma mi

riservo di farlo in altra sede. Certo è che la situazione dei nostri marittimi non può durare così.

Pertanto, pur essendo disposto a votare questo disegno di legge, ho voluto fare questa riserva di carattere generale.

SALERNO. Questo disegno di legge, presentato all'approvazione delle Commissioni riunite, apre nel mio animo, e credo nell'animo di parecchi colleghi, un profondo disagio. Perché, da una parte si profila il pericolo della mancanza di lavoro che si determinerebbe nei cantieri, ove non fosse approvata la legge, ma dall'altra parte bisogna pur riconoscere che con questo sistema si viene meno all'impostazione di una politica marinara. In Italia accade un fatto singolare: tutti parlano di politica marinara, dai maggiori responsabili a tutti coloro che si occupano comunque della materia: però, quando si arriva alla impostazione concreta dei problemi, la politica marinara svanisce. Questa legge, purtroppo, è una toppa a un'altra legge, la legge Saragat, che io ritengo sia stata una legge soprattutto a carattere orientativo, perché non credo che essa abbia avuto lo scopo, nella intenzione di alcuno, di risolvere il problema della politica marinara. Ebbe la denominazione di legge tampone, appunto perché aveva piuttosto carattere di soccorso immediato e, in un certo senso, profilava le linee di una futura politica marinara, ma ci aspettavamo che ad essa seguisse una legge di vera e propria politica marinara, come la relazione ministeriale all'attuale progetto annuncia. Però, mentre l'annuncio riguarda un futuro indeterminato, praticamente questo progetto non fa che offrirci, se così è lecito dire, un'altra iniezione per la vita dei cantieri, la quale iniezione per lo Stato e per i cittadini ha un ben notevole peso perché implica un contributo statale di circa 9 miliardi.

Ora, parliamoci chiaro: a chi servono queste leggi? Servono ai cantieri, servono alla marina mercantile? Il mio profondo sospetto è che non servano né ai cantieri, né alla marina mercantile. La legge Saragat quando fu presentata faceva prevedere che si sarebbero potute costruire 260 mila tonnellate di naviglio, la qual cosa, senza essere la soluzione del problema navale italiano, in un certo senso poteva formare la base di un futuro sviluppo. Per un cumulo di vicende, che qui è inutile esaminare perché vogliamo essere concisi (in sede di bilancio avremo possibilità di intrattenerci a lungo), sono state costruite circa 219 mila tonnellate, ripartite nella misura di 112 mila per l'arma-

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

mento sovvenzionato e 107 mila per quello libero. Quindi, un quantitativo di tonnello inferiore al previsto. Con la presente legge, in sostanza, si vorrebbe integrare il naviglio che era stato previsto con la legge Saragat, con la quale furono però — come abbiamo detto — impostate solo 219 mila tonnellate. Oggi se ne prevedono altre 40 mila, e quindi si arriverebbe al tonnello che era stato fissato all'inizio. Senonché, mentre questo livello si pensava di raggiungerlo con il contributo dello Stato di 34 miliardi, oggi si devono stanziare altri 9 miliardi. In conclusione abbiamo impegnato la cospicua somma di 43 miliardi. E se a questa somma aggiungiamo le somme che lo Stato italiano ha pagato per la costruzione di navi estere che si son fatte dal 1945 al 1949 nei cantieri italiani (altro colossale errore, che ha aggravato il bilancio di ben circa 30 miliardi), noi arriviamo ad una somma che si aggira intorno agli 80 miliardi. Ma dobbiamo altresì dire che con tutto ciò non abbiamo messo un solido fondamento per un programma marinaro veramente italiano e non abbiamo fatto niente nemmeno per i cantieri, perché i cantieri italiani, che hanno quel potenziale che tutti conosciamo, possono produrre circa 400 mila tonnellate all'anno, e noi in tre anni abbiamo impostato soltanto 219 mila tonnellate. Questo vi dice come, con grande sacrificio della finanza e dei cittadini italiani, non abbiamo risolto nemmeno il problema dei cantieri. I cantieri disgraziatamente sono vuoti, e non solo quelli del nord, o, per dir meglio, forse non tanto quelli del nord, quanto quelli meridionali, i piccoli cantieri, che sono in uno stato da far paura.

A che cosa serve praticamente questa legge, questa centellinazione, questa somministrazione parziale di contributi senza un programma navale? Per la verità ritengo che con questi criteri noi neghiamo la possibilità di effettuare una politica marinaro. Per cui, se non vi fosse lo spettro della possibile chiusura di quei pochi cantieri che ancora sono in vita, sinceramente voterei contro questa legge, perché questo è un sistema, praticamente, (scusate che lo dica) di paternalismo politico che non serve a niente. Con questo articolo unico non capisco a quali armatori le 40 mila tonnellate di naviglio previsto saranno concesse. Non ho capito il criterio di attribuzione. Sappiamo che per la legge Saragat vi era una specie di graduatoria. Sarà rispettata quella graduatoria o no?

Ho sentito parlare di una turbonave. Cosa molto importante, ma era proprio la

nave che doveva essere beneficiata da questi provvedimenti se la legge Saragat avesse avuto delle disponibilità? Credo di no. Non si capisce quindi a chi dovrebbero essere attribuiti questi benefici. E non si capisce a quali cantieri sarà data la possibilità di lavorare. E tutto ciò va tenuto presente. Purtroppo, io che sono meridionale (e lo dico non per ragioni di campanile, ma per le condizioni di miseria dei cantieri meridionali), ho visto che le grandi navi si son fatte nel nord, e che nel Mezzogiorno finora non è stata varata una nave di una certa importanza.

Se andiamo avanti con questo sistema di paternalismo politico, di centellinazione di provvedimenti senza un programma navale, e senza nemmeno un programma cantieristico, se andiamo avanti così, faremo dell'empirismo politico e finanziario, ma non imposteremo una politica marinaro.

Mi asterrò dal voto e, ripeto, voterei contro, se non avessi la preoccupazione di essere responsabile di maggiori danni per le maestranze che sono così dolorosamente provate. Però mi riservo di presentare degli emendamenti in sede di discussione dell'articolo unico.

DUCCI. Onorevoli colleghi, sono numerose le osservazioni che si possono fare intorno a questo disegno di legge, ma quella che si impone innanzitutto per la sua evidenza è precisamente la mancanza di un programma preciso.

Qui si chiede di autorizzare la spesa di 8 miliardi e 600 milioni e noi dobbiamo autorizzarla puramente e semplicemente sopra le informazioni più o meno ufficiose o sopra i « si dice » che corrono nei vari corridoi della Camera e dei ministeri. Si dice che di questi 8 miliardi e 600 milioni, circa 6 miliardi, dovrebbero andare per la costruzione della seconda nave di 25 mila tonnellate; si dice che un altro miliardo dovrebbe andare per la flotta baleniera; si dice che il rimanente dovrebbe essere impiegato per le riparazioni di cui si fa un accenno molto vago. Ma, domando: non abbiamo noi il diritto di sapere in maniera esatta e precisa come viene impiegato questo denaro? Se così non fosse, dobbiamo supporre che nemmeno il Governo sa come impiegarlo e lo impiegherà a seconda criteri che a noi rimangono sconosciuti e che possono anche essere criticabili. È quindi necessario che, senza basarsi su i « si dice » e senza tenere in alcuna considerazione le dicerie che sono in giro, noi sappiamo, in maniera esatta, quali sono le intenzioni del Go-

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

verno a proposito dell'impiego di questi 8 miliardi e 600 milioni.

Ha detto benissimo l'onorevole Salerno: non si risolve assolutamente nulla con questa legge, non si tampona nemmeno il tampone precedente, perché oltre tutto vi è una considerazione da fare, ed è la seguente: noi ci troviamo in una situazione politica internazionale che è quanto mai complicata, quanto mai oscura, direi minacciosa, nel vero senso della parola.

Ora, se, per dannatissima ipotesi, che io appena voglio accennare, tanto rifuggo dalla stessa, ci dovessimo trovare in un conflitto, chi provvederebbe ai rifornimenti essenziali e basilari della nazione? Provvederebbe forse quel *pool* promesso dagli americani fin dall'aprile scorso e che ancora deve nascere e di cui finora non sappiamo nulla? Ammettiamo che questo *pool* ci garantisca, ma un ragionamento si impone: gli americani faranno quello che umanamente si può pensare, cioè provvederanno prima per loro, poi per gli alleati atlantici che strategicamente interessano loro di più e infine, se potranno, quando potranno e come potranno, penseranno a noi. In questo modo, se per disgrazia noi ci dovessimo trovare nuovamente in un conflitto, è inevitabile che si ritorni alla tragedia da cui siamo appena usciti.

Ora, non è serio — senza voler parlare delle condizioni in cui si trovano i nostri cantieri, che rappresentano problemi gravissimi, di carattere sociale, economico e finanziario, ossia questioni vitali per la nostra nazione — è quanto mai avventato presentare un disegno di legge che è rimesso completamente a principi di piena discrezione, a quello che il Governo farà senza darne in anticipo, come dovrebbe essere, una giusta ed esauriente spiegazione. È il ripetersi di tutte le situazioni. Il disegno di legge viene presentato in un momento tale per cui noi saremo obbligati ad approvarlo. Abbiamo i cantieri di Sestri Levante che hanno appena varato l'« Andrea Doria » e sono completamente vuoti. Come possiamo garantire a questi operai i mezzi perché possano iniziare nuovamente i lavori? Saremo obbligati, ancora una volta, ad approvare quello che, francamente, in altra sede non potremmo approvare. Chiedo che si smetta con questo sistema. È necessario un programma che tenga conto delle situazioni politiche, delle necessità dei cantieri e di tutta l'economia nazionale. Non si dovrà procedere con questi palliativi che si applicano quando, per andare avanti, le cose sono giunte ad un limite di saturazione e minac-

ciano delle crisi gravissime. Naturalmente, come si fa a non approvare? Daremo l'assenso al disegno di legge; però è bene si sappia che se noi nel settore marittimo mercantile continuiamo a procedere in questa maniera (e badate che siamo in una situazione veramente anacronistica, perché voi sapete che le nazioni marinare come la Francia, l'Olanda, la Scandinavia sono stracariche di lavoro e non è di più di 25-30 giorni fa la dichiarazione di uno dei maggiori esponenti dell'industria cantieristica inglese — dichiarazione pervenuta da fonte ineccepibile quale la R. A. I. — secondó la quale una nave ordinata oggi in Inghilterra non può essere costruita che fra quattro anni, tanta è la mole di lavoro nei suoi cantieri), dicevo, se procediamo in questa maniera non risolveremo il problema della nostra marina mercantile.

In tale situazione abbiamo i cantieri se non chiusi, almeno a lavorazione limitata e pertanto siamo nelle condizioni di dover aumentare, con altre migliaia di disoccupati, la disoccupazione che è la più grave di tutte le malattie che oggi affliggono la nazione.

Ripeto dunque che, per forza di cose, saremo obbligati a dare il nostro voto favorevole a questo disegno di legge; però protestiamo contro questo sistema ed invitiamo il Governo a decidersi a non procedere ulteriormente in questa maniera e a gettare le basi veramente risolutive del problema cantieristico con i mezzi disponibili. E mezzi ce ne sarebbero, se veramente si volessero trovare, per risolvere la situazione dei nostri cantieri.

CORBINO. Io sono un po' il responsabile del tempo che le due Commissioni riunite stanno dedicando all'esame di questo disegno di legge. Però aggiungo che la proposta della seduta a Commissioni riunite non era partita da me. Io avevo fatto delle riserve sulla impostazione della spesa, che hanno trovato consenso da parte dei colleghi onorevoli Salerno e Ducci, ma fui senz'altro obbligato a dichiarare che non intendevo assumere la responsabilità del ritardo dell'approvazione del provvedimento nel caso in cui necessità urgenti avessero consigliato il Governo di agire con una certa sollecitudine.

Formulo le stesse riserve di carattere generico che sono state espresse dai colleghi che mi hanno preceduto, ma vorrei fare una proposta di carattere pratico. Noi della Commissione finanze e tesoro e voi della Commissione trasporti siamo oberati da un lavoro di carattere urgente, che non ci consente di dedicare, in questi giorni, tutto il tempo che sarebbe necessario per approfondire questo

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

problema. Ed allora io proporrei di rinviare l'esame della questione alla discussione del bilancio e di approvare intanto questo provvedimento, al quale è collegata una attività di carattere immediato, che noi non possiamo assolutamente disconoscere.

Ciascuno di voi ha le sue idee in fatto di cantieri; ciascuno di noi ha le sue idee in fatto di marina sovvenzionata, ed io ho moltissime riserve da fare circa la maniera con cui si spendono i soldi nei servizi sovvenzionati, dove vi è uno sperpero che non ha precedenti nella storia marinara d'Italia. Evidentemente, miliardi in quel settore se ne potranno recuperare, per destinarli ad uso migliore.

Su questa questione concreta degli 8 miliardi la Commissione finanze e tesoro — io credo — darà parere favorevole; la Commissione trasporti esaminerà il provvedimento nei limiti della sua competenza, e in sede di bilancio del Ministero della marina mercantile potremo fare tutte le riserve e tutte le richieste di delucidazioni che ci sembreranno necessarie.

Come membro della Commissione finanze e tesoro, mi sia consentito di fare una dichiarazione relativa alla proposta di articoli aggiuntivi, fatta dall'onorevole Giulietti. Io credo che le richieste dell'onorevole stesso dovrebbero trovare la loro sede più opportuna in un disegno di legge a parte; e questo, indipendentemente da qualsiasi giudizio anche sulla forma degli emendamenti stessi. Fra l'altro — noto per inciso — con un articolo di legge si vorrebbe modificare un contratto privato, il che rappresenta veramente una novità. Quindi, vorrei pregare l'onorevole Giulietti di non insistere sui suoi emendamenti. Per la parte che concerne la Commissione finanze e tesoro, io credo che essa darà parere contrario agli emendamenti dello stesso collega presentati.

CASTELLI AVOLIO. Mi associo completamente a quanto ha detto l'onorevole Corbino, sia per quanto riguarda il nostro comportamento attuale nel senso di votare senz'altro il disegno di legge è rinviare la discussione in sede di esame del bilancio del Ministero della marina mercantile, sia per quanto riguarda gli articoli aggiuntivi, che possono ben formare oggetto di una diversa proposta.

GIULIETTI. Desidererei parlare, onorevole Presidente, sulle osservazioni che hanno fatto i colleghi fino a questo momento.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, io per ora vorrei limitare la questione alla di-

scussione di carattere generale; poi, se si passerà all'esame degli articoli, in quella sede si potranno esaminare gli emendamenti.

GIULIETTI. Parlo allora sulla questione generale, in relazione a quello che è stato detto dai precedenti oratori.

Mi pare che siamo tutti d'accordo sulla necessità di un programma più organico e più soddisfacente, tale da appagare le esigenze della marina mercantile. Qui si è parlato di cantieri, di navi, del dovere di dare lavoro agli operai dei cantieri, si è parlato poco degli armatori e pochissimo — al di fuori dell'onorevole Chiostergi — degli equipaggi della marina mercantile. Devo far presente alla Commissione che vi sono ancora moltissimi marittimi disoccupati; e, se non si darà lavoro ai cantieri, rimarranno disoccupati anche gli operai dei cantieri stessi. È necessario dare lavoro ai cantieri, anche perché non si tratta di ordinazioni di carattere artificioso, ma perché bisogna completare da un lato la nostra marina mercantile, e dall'altro modernizzarla e rinnovarla. Ad esempio, il settore della pesca deve essere rinodernato, perché la pesca — che fa parte della marina mercantile — attraversa una gravissima crisi dato che è composta da battelli che, essendo antiquati, non possono più funzionare.

La nostra marina mercantile è composta di settori dorati di dentro e di fuori e di settori che, invece, si trovano in gravissime difficoltà. Bisogna provvedere in modo che vi sia un certo equilibrio. Non dico di sopprimere completamente le distanze fra un ceto e l'altro, ma bisogna evitare gli abissi: vi sono dei datori di lavoro che hanno guadagnato miliardi, e dall'altra parte vi sono operai che muoiono di fame.

Volete tener presente questo enorme dislivello? Volete risolvere il problema con criterio veramente democratico? Le possibilità vi sono, perché si potrebbe dare lavoro a tutti i nostri cantieri, invece di andare a comperare all'estero navi stravecchie con l'aiuto dello Stato, navi che, dopo un po' di tempo, non sono più in grado di navigare.

Bisogna fornire alla marina mercantile italiana una nuova flotta, veramente degna delle nostre tradizioni. E nel fare questo, non si deve trascurare il fattore uomo. Si sono spesi, e non sempre bene, miliardi e miliardi. Ha detto bene l'onorevole Corbino poco fa, quando ha fatto riferimento al problema delle sovvenzioni marittime. Sono convinto che — in relazione a questo problema — non si disciplinerà con criteri obiettivi il trattamento del personale marittimo, che

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

dovrà pertanto difendersi; e lo difenderemo. Ha detto bene poi l'onorevole Chiostergi, quando ha sottolineato che il Comandante di un transatlantico di 40 mila tonnellate, dopo 30 o 40 anni di servizio, va in pensione con 5-6 mila lire al mese. Il problema delle pensioni è complesso e difficile, e intorno ad esso sta lavorando il Sottosegretario per la marina mercantile.

Gli emendamenti che io ho presentati si inseriscono giustamente in questo disegno di legge, perché esso è la continuazione della legge Saragat. Se la forma degli emendamenti non è ideale, i giuristi di questa Commissione potranno modificarla nel modo che riterranno opportuno; ma con la scusa della forma, si tenta di colpirne la sostanza. Sono d'accordo che si deve procedere con la massima sollecitudine; ma bisogna tener conto anche degli emendamenti che ho presentati, perché diversamente non si risolverà il problema delle pensioni marinare e non si renderà giustizia a quella cooperativa marinara, che rappresenta tutta la gente del mare, e che, per virtù di sacrificio e di buona volontà, costituisce un ente, che dovrebbe essere tenuto nella dovuta considerazione da parte del Governo, anche per la difesa e la tutela della finanza pubblica.

Quindi, sono incerto circa il mio voto a questo disegno di legge, se non si approvano gli emendamenti che ho presentati.

CASTELLI AVOLIO. Parlo per mozione d'ordine. L'onorevole Corbino ha fatto una proposta concreta: approvare il presente disegno di legge e rinviare la discussione generale ad altro momento. A proposito di questa seconda proposta, l'onorevole Corbino faceva presente che, dovendoci occupare del bilancio della marina mercantile, quella sarebbe la sede opportuna per un più completo esame della questione. Questa è una proposta indicativa, ma rimane il contenuto sostanziale della mozione d'ordine, che faccio mia.

Io non sottovaluto l'importanza della discussione generale, ma, per ragioni di carattere contingente, è opportuno approvare oggi il provvedimento.

Quindi, vi è una proposta formale di rinviare ad altra sede la discussione di carattere generale, salvo successivamente a vedere quale sia la sede opportuna per questa discussione.

C'è poi l'altra questione degli emendamenti proposti dall'onorevole Giulietti. Nulla vieta che un deputato possa proporre, in questa sede, emendamenti, ma noi vedremo successivamente, secondo l'ordine dei

nostri lavori di oggi, se questi emendamenti possano formare oggetto di aggiunta o di modifica all'attuale testo della legge, sia dal punto di vista formale che da quello sostanziale.

Ad ogni modo, ripeto, facendo mia la mozione d'ordine già sollevata dall'onorevole Corbino, pregherei il Presidente di volerla mettere ai voti, e cioè di passare senz'altro all'approvazione dell'attuale disegno di legge, rinviando ad altra sede ogni discussione di carattere generale.

PRESIDENTE. Poiché aveva già chiesto la parola l'onorevole Jacoponi, gli do la parola, avvertendo, fin da questo momento che poi porrò in votazione la chiusura della discussione generale ed il passaggio alla discussione degli articoli.

JACOPONI. Non intervengo nella discussione generale, perché mi trovo totalmente d'accordo con le esposizioni fatte dai colleghi onorevoli Salerno, Ducci ed altri, e perché una discussione di carattere generale dovrà avvenire nel corso di una riunione con maggior numero di intervenuti; inoltre stamane mancano ancora molti elementi per fare una discussione di questo genere.

Entro invece nel merito del disegno di legge. Ci si chiede, in sostanza, di votare il provvedimento affinché la distribuzione di questi miliardi dia modo ai nostri cantieri di lavorare, e di salvare dal lastrico le nostre maestranze.

A noi sembra che il disegno di legge abbia un carattere troppo vago, in quanto non vi è nessun preciso riferimento sul come ed a chi dovrebbero essere dati questi 9 miliardi. Noi parliamo, a suo tempo, della famosa turbomane da 25 mila tonnellate e della gemella dell'*Esperia*: improvvisamente questo problema venne completamente taciuto, ed ora troviamo che in questo disegno di legge si parla di utilizzare i fondi per modifiche di certi motori. Ciò ci lascia perplessi, e se non intervengono delle chiarificazioni in materia, è evidente che noi non potremo approvare un disegno di legge così concepito.

Quando si vota un provvedimento di questo genere e si debbono distribuire 9 miliardi, è naturale che le Commissioni, e quindi il Parlamento, debbono sapere a chi sono destinati questi fondi.

Si parla di eventuali trasformazioni di navi; in questo modo voi venite incontro al nostro concetto che avanzammo al momento dell'acquisto delle famose navi *Liberty*: noi vi dicemmo allora che si trattava di navi poco resistenti, costose, che avrebbero avuto

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

bisogno di trasformazioni, i cui costi di manutenzione sarebbero venuti a superare quello di acquisto. Voi ci diceste allora che non era vero, ma oggi vediamo che riconoscete la ragione delle nostre argomentazioni.

A noi interessa sapere, mediante chiarificazioni precise e dettagliate, che cosa si pensa di fare per incoraggiare il Navalpiccolo. Il collega onorevole Giulietti ha molto bene messo in evidenza l'inadeguatezza del nostro naviglio da pesca.

Noi vorremmo insomma che fosse precisato il modo di distribuzione di questi 9 miliardi.

L'onorevole Corbino ha fatto degli apprezzamenti, dicendosi spaventato delle somme che si distribuiscono per sovvenzionare certe linee. Gli rispondo che noi siamo spaventati degli astronomici guadagni degli armatori e delle somme enormi che hanno accantonato dalla liberazione in poi.

In sostanza, noi chiediamo che la somma di 9 miliardi debba essere utilizzata per sovvenzionare opere di carattere nazionale, e cioè opere tutelate e dirette dallo Stato.

Infine faccio mio l'appello dell'onorevole Giulietti: non dobbiamo dimenticare una cooperativa, quale la « Garibaldi », che ha i meriti che ha, che si è acquistata delle benemerienze nella sua ripresa faticosa, lenta ma sicura, tenendo conto che la « Garibaldi » non chiede, del resto, che di essere indennizzata di quanto ha perduto per le necessità di guerra, e quanto è stabilito le debba essere dato per legge.

PRESIDENTE. Avendo già dichiarato la chiusura della discussione generale, do la parola al rappresentante del Governo.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Alle osservazioni avanzate dagli onorevoli colleghi, risponderò con alcune brevi ma necessarie considerazioni.

Ho ascoltato delle critiche alla mancanza di un programma organico di ricostruzione della marina mercantile. L'onorevole Corbino ha osservato che sarebbe molto più opportuno trasferire in sede parlamentare, quando si discuterà il bilancio, una impostazione di carattere generale che investa direttamente la politica marinara del nostro paese.

Sono d'accordo con l'onorevole Corbino, anzi vorrei pregare i colleghi di prendere viva parte alla discussione che si farà prossimamente sul bilancio, poiché la fatica più dura è proprio questa: in Italia sono pochi coloro che si interessano assiduamente dei problemi del mare. E se anche qui, con legittima soddisfazione, è dato ascoltare degli interventi che denotano alcune preoccupazioni di

chi segue questa materia, per altro occorre rilevare che le precedenti discussioni sul bilancio della marina mercantile, svoltesi sia alla Camera che al Senato, hanno visto poche persone interessate ai problemi del mare.

È evidente — non voglio dire di più di quanto non sia strettamente necessario — che un paese il quale per tre quarti è sul mare e che indubbiamente trae dal mare una cospicua ragione di vita, un paese che ha queste possibilità geografiche deve preoccuparsi dei problemi del mare.

Dette queste parole, debbo far rilevare all'onorevole Salerno, cui ho avuto l'onore di succedere come Sottosegretario, al Ministero della marina mercantile (e con questo non intendo difendere l'opera dei miei predecessori), che, se non proprio un programma nel senso letterale della parola, un orientamento di politica marinara al Ministero della marina mercantile è stato a suo tempo dato, tanto è vero che la legge che va sotto il nome di legge Saragat — ed alla quale direttamente si riferisce questa che potrebbe chiamarsi una leggina — dava un'impostazione al programma di ricostruzione della marina mercantile, tenuto conto delle possibilità di contributi finanziari da parte dello Stato.

E debbo anche dire che se è vero che la nostra marina mercantile, ridotta nel 1943 a circa 285 mila tonnellate sui 3 milioni e 200 mila tonnellate dell'anteguerra, era in condizioni di grande prostrazione, oggi noi dobbiamo registrare con compiacimento che siamo arrivati ad un tonnellaggio che è quasi di 3 milioni.

Certamente questo tonnellaggio, se quantitativamente si avvicina a quello dell'anteguerra, qualitativamente ne è ancora molto lontano, ma anche qui bisogna dire che l'acquisto di alcune navi all'estero, tra cui le « Liberty », rappresentò l'unico mezzo, in quel momento, per rimettere in piedi la nostra marina mercantile, perché allora evidentemente un programma di costruzioni navali non poteva essere improvvisato.

Vi è anche da osservare che se un ministro della marina mercantile, chiunque esso sia, è animato dalle maggiori e migliori intenzioni, deve fare sempre i conti con il Ministero del tesoro, ed è su questo piano che occorre impostare una valutazione delle necessità della marina mercantile.

Non ho difficoltà a ripetere quanto ho avuto recentemente occasione di dire a Genova, e cioè che per quella mole di costruzioni, dalle quali sono congestionati i cantieri stranieri, noi dobbiamo trarre motivo

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

per meglio organizzarci, altrimenti il naviglio italiano, superato per vetustà e per caratteristiche, non sarà più in grado di vincere quella concorrenza che ha sempre vittoriosamente sostenuto.

E pur non intendendo difendere gli armatori italiani, occorre osservare che se è vero che i nostri armatori hanno realizzato guadagni notevoli in questo periodo di congiuntura, è anche vero che in passato, sia con l'acquisto di navi che con una parziale ricostruzione dovuta alla loro iniziativa, hanno contribuito al potenziamento della nostra marina mercantile, ed è anche vero che se oggi dobbiamo procedere con un piano organico, che non può assolutamente essere assolto per intero dallo Stato, alla ricostruzione della marina mercantile, dobbiamo tener conto che quei guadagni possono servire a costruire delle navi nei cantieri italiani.

Certamente, gli armatori avrebbero molta convenienza di costruire le navi all'estero, e la ragione della congestione dei cantieri stranieri è dovuta proprio al fatto che all'estero le navi costano almeno il 40 per cento di meno di quanto costino in Italia, e se noi aggiungiamo i premi di assicurazione ed altro, si arriva che da noi le navi costano circa il 50 per cento di più che nei cantieri inglesi.

È evidente che se la politica del Governo è una politica di intervento per quanto riguarda situazioni di pubblico interesse, dall'altra parte è una politica di potenziamento di libere iniziative, ed occorre pertanto non creare una situazione di allarme e di psicosi, poiché allora gli armatori non costruirebbero più. Per quanto riguarda questa legge, io devo dire che si tratta di un'appendice alla legge Saragat; essa, quindi, rimanda il legislatore alle considerazioni e, soprattutto, al funzionamento ed alla struttura organica di quella legge stessa. Tanto è vero, che il disegno di legge in esame si presenta all'attenzione della Camera come completamento e integrazione del programma navale di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75.

All'onorevole Iacononi devo dire che le sue preoccupazioni, per quanto si attiene allo stanziamento di parte di questa somma la Navalpiccolo, sono ritenute legittime e condivise dal Ministero della marina mercantile: tanto sono condivise che se ne parla nella relazione dove è detto: « ... Con lo stanziamento indicato si può autorizzare la costruzione di circa 40 mila tonnellate e tener conto delle domande avanzate per lavori di riparazione, per trasformazione di navi e sostituzione di motori ». Evidentemente que-

ste parole si riferiscono, in maniera inequivocabile, alle esigenze del Navalpiccolo.

Anche il rilievo relativo al modo come saranno investiti questi fondi è esatto ed io non ho difficoltà a rispondere. Ormai è pacifico che la seconda turbonave, di 25 mila tonnellate, sarà costruita nei cantieri di Genova-Sestri. Si è detto che quei cantieri, dopo il varo dell'*Andrea Doria* sono vuoti, e ciò, almeno in parte, è vero. Questa nave, però, non la si costruisce solo perché i cantieri di Genova-Sestri sono vuoti, ma soprattutto perché essa risponde ad una necessità strumentale, se mi si consente l'espressione, della flotta sovvenzionata dallo Stato, in quanto quelle rotte che la seconda turbonave dovrà percorrere sono rotte che in passato davano un primato alla marina mercantile italiana. La differenza tra il tonnellaggio previsto dalla legge Saragat e quello effettivamente costruito — cioè 250.219 tonnellate — è dato dall'aumento dei costi di costruzione, cosa di cui, evidentemente, dobbiamo tener conto, anche perché, nel momento in cui vi parlo, i costi certamente non sono in fase di diminuzione. Così pure bisogna tener conto che, se per un certo periodo abbiamo assistito, per quanto riguarda il mercato dei noli, ad una situazione di altitudine piuttosto elevata, è da ritenere che se, come ci auguriamo, dovesse cessare la guerra di Corea, si verificherebbero discese abbastanza rimarchevoli. Comunque, fare dei calcoli esatti non è certamente possibile e io non mi esprimerei sugli elementi concreti di valutazione se dicessi che si può fare un programma basato sui presunti grandi guadagni dianzi accennati. È necessario dare al bilancio della marina mercantile (e questo lo dico, onorevoli colleghi, con senso di profonda convinzione) qualche cosa di più di quello che non si è dato per il passato, poiché si tratta davvero del bilancio più piccolo fra tutti i dicasteri della Repubblica italiana. Se poi voi pensate che di questo bilancio più di 5 miliardi sono assorbiti dalle sovvenzioni, non avrete difficoltà a darvi atto che un bilancio della marina mercantile addirittura non esiste. A questo proposito, desidero anticipare (spero con soddisfazione dell'onorevole Corbino che ha sollevato il problema) che il sistema delle sovvenzioni sta per essere profondamente riveduto e che è di imminente presentazione al Parlamento un disegno di legge che riguarda le linee minori attualmente in funzione, in modo da eliminare il contributo integrativo di bilancio, cioè quella voce indiscriminata che dava la possibilità, se non proprio di

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

condurre una allegra economia, certamente di una meno responsabile amministrazione dei denari del contribuente italiano. Eliminando i contributi integrativi del bilancio, avremo la possibilità di usare un criterio più equitativo nelle sovvenzioni. La stessa cosa è stata fatta anche per le grandi linee sovvenzionate, cioè per il gruppo comunemente noto sotto il nome di Finmare.

Che cosa potremo fare ancora, oltre alla suddetta nave di 25 mila tonnellate? Si era detto attraverso la stampa (poiché un programma governativo esatto in questo settore non è stato formulato) che si sarebbe costruita una seconda nave *Esperia*, per la linea dell'Egitto, di 10 mila tonnellate. In questo momento in cui vi parlo una cosa del genere non è certamente possibile per molte ragioni. Se una parte delle somme stanziata con questa legge dovrà essere destinata al Navalpiccolo, se cinque-sei o 700 milioni dovranno essere usati per l'ammodernamento e la ricostruzione di quel naviglio peschereccio cui accennava poc'anzi l'onorevole Giulietti, evidentemente non sarà possibile costruire anche una seconda *Esperia*, per cui si sarebbe già pensato — per quanto nulla si sia ancora deciso in forma definitiva — di assegnare alla linea dell'Egitto, in aggiunta alla *Esperia* che sta svolgendo ottimamente il suo servizio, un'altra nave di cinquemila tonnellate, del tipo *Calino* (che, in attesa della auspicata *Esperia*, potrà sopperire elegantemente alle necessità di quella linea. Ad ogni modo, onorevoli colleghi, è tutta questione di mezzi, non essendo evidentemente possibile dividere ulteriormente una torta già divisa in parti anche troppo piccole.

Prima di concludere, vorrei pregare l'onorevole Salerno di non insistere nel suo emendamento. Nello stesso modo che la legge Saragat, anche questa prevede automaticamente che il 30 per cento dello stanziamento debba essere destinato al Mezzogiorno.

Per quanto riguarda gli emendamenti presentati dall'onorevole Giulietti, io ho già avuto modo di dire che non è questa la sede per esaminare i problemi da lui prospettati. Noi stiamo discutendo una legge (ed ho fiducia che le Commissioni la approvino) che riguarda il completamento e la integrazione di un programma navale. Evidentemente non è possibile inserire in essa uno stanziamento a beneficio della Società «Garibaldi» la quale, in un certo senso, prende origine da un'altra disposizione di legge riguardante una materia completamente diversa. D'altro canto, nemmeno è possibile distrarre da questi 8 miliardi i 600

milioni richiesti dall'onorevole Giulietti per la Garibaldi: si cambierebbe completamente la destinazione della legge e ciò, anche dal punto di vista procedurale, non è possibile. Come ho già avuto modo di accennare, il collega onorevole Giulietti potrebbe presentare una proposta di legge che il Governo non avrebbe nessuna difficoltà a prendere in considerazione.

Le stesse osservazioni devono essere fatte per il secondo emendamento dello stesso onorevole Giulietti con il quale si propone di devolvere il 10 per cento degli 8 miliardi della legge in esame alla Cassa della previdenza marinara. Non devo spendere parole per dimostrare che anche questa sarebbe una destinazione estranea alla legge. Comunico, tuttavia, all'onorevole Giulietti che il Governo presenterà prossimamente alle Camere un disegno di legge sull'adeguamento delle pensioni alla gente del mare: in quella sede il Parlamento prenderà atto delle fonti dalle quali il Governo avrà potuto reperire i mezzi finanziari all'uopo necessari e l'onorevole Giulietti potrà eventualmente intervenire nel senso da lui desiderato; egli potrà anche presentare, se lo vorrà, un emendamento nel senso di stabilire che in occasione del programma futuro delle costruzioni navali sia accantonata una percentuale a beneficio della cassa della previdenza marinara. Questo è un suggerimento che io do a puro titolo orientativo; l'onorevole Giulietti vorrà farne l'uso che crederà. Sottolineo, tuttavia, ancora una volta, che il suo emendamento non trova in questa legge la sua sede adatta.

SALERNO. Mi si consenta un rilievo di carattere personale. Mentre ringrazio l'onorevole Sottosegretario per avere difeso i suoi predecessori, e quindi anche me, devo chiarire che io non ho affatto inteso criticare il loro operato; tanto meno ho inteso censurare la legge Saragat. Anzi, come ho già detto, ritengo che essa sia una pietra veramente fondamentale nella legislazione italiana in questa materia. Il mio rilievo intendeva semplicemente constatare che, successivamente alla legge Saragat, non vi è stato nel settore della marina mercantile quello sviluppo che la legge stessa avrebbe dovuto portare.

CASTELLI AVOLIO. Prima di entrare nel merito degli emendamenti, vorrei far presente all'onorevole Giulietti che, qualora i suoi emendamenti fossero respinti, egli non potrebbe più, a termini del Regolamento, per la durata di sei mesi, presentare una proposta di legge concernente la stessa materia. Penso, pertanto, anche per i suggerimenti dati

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

dall'onorevole Sottosegretario, che l'onorevole stesso farebbe bene a ritirare detti emendamenti.

GIULIETTI. Devo, anzitutto, dare atto all'onorevole Sottosegretario Tambroni e agli altri colleghi intervenuti, della cordialità con cui hanno considerato i problemi da me prospettati. L'onorevole Sottosegretario, in particolare, ha suggerito la via d'uscita, costituita dalla presentazione di una proposta di legge di iniziativa parlamentare, allo scopo di far avere alla società « Garibaldi » quello a cui ha diritto per legge, come l'onorevole Tambroni ben sa. Ora, se è pacifico che la « Garibaldi » ha questo diritto, penso che, anziché essere io a presentare tale proposta di legge (se volessimo paragonare la Camera ad una nave, non potrei esserne che il mozzo, essendo quasi isolato), sarebbe molto meglio che fosse presentato dal Governo un disegno di legge in materia. In questo caso, comincerei a rivedere la mia posizione, perché di fronte ad una proposta di tal genere, la mia insistenza potrebbe essere fuori luogo.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io posso dire che riferirò quello che ho ascoltato in questo momento; però vi è una sola eccezione, cioè l'articolo 81 della Costituzione. Occorre trovare i 500 milioni di lire.

In questo momento non sono in grado di dire dove questi potranno essere reperiti. Prendo atto della cortese adesione al ritiro degli emendamenti. Se è possibile trovare i 500 milioni che sono necessari e che del resto sono previsti dall'articolo 26 della legge Saragat, io non avrei nessuna difficoltà a presentare al Parlamento un disegno di legge composto di un articolo unico. Più di questo non posso dire.

GIULIETTI. Onestamente lei, onorevole Sottosegretario, ha posto in rilievo la questione. I 500 milioni, di cui si parla, sono imposti, come ha detto l'onorevole Sottosegretario, dall'articolo 26 della legge Saragat, la quale prescrive che tale somma debba essere data alla « Garibaldi » per ragioni che adesso è inutile illustrare. Si è detto che questi milioni non si sono potuti dare perché non vi sono state le relative variazioni di bilancio. Ora c'è uno stanziamento di 8 miliardi e 600 milioni, previsto dal disegno di legge in esame; perciò vi dico che su questo stanziamento bisogna prelevare i 500 milioni che spettano alla « Garibaldi ».

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In sede di bilancio della marina mercantile lei potrà presentare, io penso, gli emendamenti che vuole.

GIULIETTI. Mantengo gli emendamenti con quello spirito di cui poc'anzi ho parlato. Voi li respingerete, perché ormai siete così orientati. Sapete però che la « Garibaldi » ha ragione e che bisogna soddisfarla con un progetto di legge da parte del Governo. Prego l'onorevole sottosegretario, allora, di far sì che venga provveduto con altro disegno di legge al fine di risolvere questo problema.

CAVALLARI. Per quanto riguarda la questione sollevata dall'onorevole Castelli Avolio io desidero parlare al riguardo, non tanto per i riflessi che la questione può avere sul comportamento dell'onorevole Giulietti, ma in quanto involge una affermazione di principio che interessa tutti noi.

Se ho ben capito, l'onorevole Castelli Avolio ha affermato che, qualora nel corso di una discussione vengano presentati degli emendamenti riguardanti una certa materia, e questi emendamenti vengano respinti, il contenuto degli emendamenti stessi non può più formare oggetto di una eventuale proposta di legge di iniziativa parlamentare.

Ritengo che non sia esatta questa affermazione, in quanto la materia alla quale egli ha fatto cenno è trattata da due articoli del nostro regolamento.

Infatti l'articolo 68 dice che un progetto respinto dalla Camera non potrà essere ripresentato se non dopo sei mesi. Questo articolo però non riguarda direttamente la questione sollevata. L'altro articolo, che interessa più da vicino la questione, dice che non possono essere presentati sotto forma di emendamenti gli ordini del giorno respinti dalla Camera nella discussione Generale (articolo 84).

Però in questo articolo si parla di emendamenti in contrapposto ad ordini del giorno, ma non si fa alcuna parola di proposte di legge in contrapposto a emendamenti respinti. Siccome la possibilità di presentare proposte di legge è una norma generale e la impossibilità è una eccezione alla regola, non essendovi una manifestazione precisa di questa eccezione, noi dobbiamo ritenere che ci si possa attenere alla regola la quale dice che ogni deputato può presentare una proposta di iniziativa parlamentare.

Quindi non vi è nel regolamento nessuna norma che vieti di fare oggetto di una proposta di iniziativa parlamentare degli emendamenti che sono stati respinti. Ciò è intuitivo, se si pensa ai gravi pericoli a cui si esporrebbe l'Assemblea qualora dovesse essere affermato il principio esposto dall'onorevole Castelli Avolio.

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

PRESIDENTE. È esatto che gli articoli testé citati si riferiscono a materia diversa da quella che è oggetto del nostro esame.

Pongo in votazione la chiusura della discussione generale ed il passaggio all'esame degli articoli.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli emendamenti presentati. Leggo intanto l'articolo unico:

« Allo scopo di provvedere al completamento e alla integrazione del programma di nuove costruzioni navali, nonché a quello di riparazioni, modificazioni e trasformazioni del naviglio mercantile nazionale, secondo le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, modificata con la legge 12 maggio 1950, n. 348, è autorizzata la maggiore spesa di lire 8.600 milioni da stanziare nel bilancio del Ministero della marina mercantile.

« La spesa suddetta, unitamente a quella di lire 14.000 milioni già autorizzata con la legge 8 marzo 1949, n. 75, viene così ripartita:

lire 3.000 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52;

lire 6.500 milioni per l'esercizio finanziario 1952-53;

lire 8.300 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54;

lire 4.800 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55.

« Alla copertura della quota di spesa, derivante dalla presente legge a carico dell'esercizio finanziario 1951-52, viene provveduto con lo stanziamento iscritto al capitolo n. 68 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio stesso ».

Pongo intanto in votazione la prima parte dell'articolo unico per la quale non vi sono emendamenti:

« Allo scopo di provvedere al completamento e alla integrazione del programma di nuove costruzioni navali ».

(È approvata).

Vi è adesso un emendamento proposto dagli onorevoli Jacoponi, Lombardi Riccardo, Ducci e Salerno, soppressivo delle seguenti parole:

« nonché a quello di riparazioni, modificazioni e trasformazioni del naviglio mercantile nazionale ».

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Faccio osservare che

questa parte proposta riguarda proprio l'eventuale devoluzione di parte di questa somma al « Navalpiccolo ».

JACOPONI. Lo si dice però in una maniera generica.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si può prendere atto di quello che io ho testé dichiarato.

LOMBARDI RICCARDO. Noi sappiamo dalle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario che è nell'intenzione del Ministero di contribuire alla costruzione di una turbonave. Ora noi non sappiamo se ciò che rimane è di consistenza tale da poter essere assegnato genericamente alle costruzioni anche a titolo di nuove navi o se è di una esiguità tale da non poter essere che devoluto alle riparazioni.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Penso che vi saranno disponibili dai sei ai sette miliardi di lire. Conseguentemente ne deriva che, avendo questo disegno di legge riferimento alla legge 8 marzo 1949, n. 75, nella quale sono esattamente previste le modalità di ripartizione per le costruzioni e la trasformazione del naviglio, occorre rifarsi alla legge Saragat. Quindi, modificare il disegno di legge secondo l'emendamento proposto dall'onorevole Jacoponi significa pregiudicare la possibilità di destinare parte di questa somma alle riparazioni, alle modificazioni, alle trasformazioni dei motori.

PRESIDENTE. Vorrei osservare che dobbiamo, sì, preoccuparci dei cantieri di Sestri, ma anche di quelli minori che attualmente sono quasi completamente sprovvisti di lavoro.

Questi cantieri minori sono proprio quelli che dovrebbero in un certo momento usufruire dei lavori di trasformazione e di riparazione; perciò se togliamo loro detti lavori, essi rimangono in uno stato di crisi permanente.

Inoltre vi è una iniziativa, che non ha trovato ancora la sua espressione in un disegno o in una proposta di legge. Questa iniziativa, pare che potrebbe essere compiuta con i fondi della legge Saragat. Essa consiste nella possibilità di demolizione del naviglio mercantile in legno fino a 150 tonnellate.

Come voi sapete i proprietari del naviglio minore, specialmente di quello vecchio, chiedono che il Governo accordi un premio di demolizione il quale dovrebbe essere dato con la possibilità poi di costruire collateralmente un certo quantitativo di navi in ferro da 500 tonnellate.

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Questo progetto, che è in elaborazione presso le categorie interessate, penso che rappresenti una utilità per il nostro paese. Vi sarebbe la necessità di un finanziamento di circa 800 milioni al fine di poter demolire queste navi vecchie e dare a coloro che hanno demolito la possibilità di fare cinque navi in ferro, ognuna di 500 tonnellate di stazza lorda. Ho parlato di ciò anche al ministro e al sottosegretario, perché la categoria interessata si è rivolta anche a me come Presidente della Commissione; ed io, conoscendo la deficienza e il grave stato in cui si trovano i piccoli armatori (si tratta quasi sempre di aziende a carattere familiare), ho pensato: con tutta probabilità, si potrebbe, su i fondi sopraindicati, proprio sulla parte che riguarda la trasformazione, la modificazione e la riparazione, inserire questa attività che consentirebbe di dare lavoro ai cantieri minori, specialmente a quelli dell'Italia meridionale.

Ora, io esprimo il parere che non si possa emendare questa legge che prevede tutto un quadro di riparazioni, di trasformazioni, ecc. Non possiamo fare una legge esecutiva della legge sopraccennata destinando all'esecuzione solo una parte e lasciando in sospeso il resto. Anche per motivi ed esigenze di carattere sociale, dobbiamo preoccuparci di far lavorare i cantieri minori. Quindi, prego i colleghi onorevoli Jacoponi, Ducci e Salerno di non insistere nel loro emendamento.

LOMBARDI RICCARDO. Ma così voteremo una legge non chiara, poiché è da tener presente che la legge che stiamo discutendo suscita anche delle legittime aspettative che, poi, potranno venire deluse. Quando questa legge sarà promulgata, i proprietari dei piccoli cantieri penseranno che vi sia del lavoro da distribuire fra i cantieri meridionali e i cantieri di Sesto. Invece, questa legge è concepita per poter provvedere alla urgenza della costruzione di una turbonave, mentre vi sono dei residui dei 9 miliardi circa ai quali potranno accedere, sotto i più diversi titoli (e mi pare che, oltre ai titoli accennati dall'onorevole Sottosegretario, se ne prospettino altri nuovi) una quantità di iniziative che non è possibile soddisfare con i residui di cui trattasi. E allora, perché vogliamo creare aspettative che andranno poi deluse? Abbiamo il coraggio di dire che facciamo una legge per la turbonave, e poi facciamo un'altra legge che provveda alla riparazione del navalpiccolo e alle demolizioni. Diversamente, creiamo delle delusioni di cui avremo, come Commissione, la responsabilità.

PRESIDENTE. Vuol dire che rinunciamo ai due miliardi, poiché così il problema non si risolve. Sappiamo che restano due miliardi. E allora, lasciamoli nella legge perché siano destinati a questi lavori.

LOMBARDI RICCARDO. Uno dei motivi per cui questo articolo ci lascia perplessi è il carattere arbitrario (non dico illegittimo) della divisione; carattere che appare più evidente leggendo i molti titoli a cui si potrebbero distribuire i due miliardi residui. Avevo detto che probabilmente ciò si poteva prendere in considerazione. Ma chiedo che si dica in modo preciso come e a quale titolo può venire distribuito tutto quanto residua dalla costruzione della turbonave: e cioè, tanto per il naviglio piccolo, tanto per le riparazioni, tanto per le demolizioni. Solo in tal caso saremmo disposti a ritirare l'emendamento.

AMENDOLA GIORGIO. Penso che, se si spendono 6 miliardi per la motonave, non restano i due miliardi perché la legge Saragat prevede il 30 per cento per i cantieri meridionali. Quindi il Governo potrebbe disporre solo di 2 terzi per il Nord e di un terzo per l'Italia meridionale.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È esatto. Però, si accennava già ad una flotta di caccia-balene. La nave fattoria deve essere impostata ancora a Monfalcone, e c'erano delle titubanze o perplessità in quanto la società armatrice non aveva ancora esattamente reperito il finanziamento. Il godimento dei benefici di questa legge è in funzione dell'espletamento della impresa armatoriale. Se l'impresa non si facesse più, eventualmente la somma residua verrebbe impiegata in altro modo.

AMENDOLA GIORGIO. Non eventualmente, onorevole sottosegretario! Il Governo ha il dovere di applicare il 30 per cento all'Italia meridionale!

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho detto eventualmente nel senso che se si dovesse mutar programma...

AMENDOLA GIORGIO. E se non si muta?

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È lo stesso, perché il 30 per cento va al Mezzogiorno se si fanno i caccia-balene; se si fanno altri tipi, il 30 per cento andrà egualmente al Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, pongo in votazione l'emendamento soppressivo precedentemente letto, presentato dagli onorevoli Jacoponi, Lombardi

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Riccardo, Ducci e Salerno, non accolto dal Governo.

(Non è approvato).

Pongo allora in votazione la restante parte del primo comma:

«nonché a quello di riparazioni, modificazioni e trasformazioni del naviglio mercantile nazionale, secondo le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, modificata con la legge 12 maggio 1950, n. 348, è autorizzata la maggiore spesa di lire 8.600 milioni da stanziare nel bilancio del Ministero della marina mercantile».

(È approvato).

A questo punto si inserisce il seguente emendamento dell'onorevole Salerno: dopo il primo comma aggiungere il seguente comma: «La spesa per le costruzioni suddette, nella misura di un terzo, verrà eseguita nel Mezzogiorno».

SALERNO. Avevo presentato questo emendamento non perché ignorassi che nella legge Saragat vi fosse una disposizione analoga, ma per migliorarne la dizione. Ora temo che senza il mio emendamento non soltanto non miglioreremmo quella norma, ma la sopprimeremmo! Nella legge Saragat infatti si diceva che il 30 per cento delle costruzioni si sarebbe eseguito nel Mezzogiorno. La pratica però ha dimostrato che questa disposizione non ha dato un terzo dei lavori al Mezzogiorno, poiché il Mezzogiorno ha avuto il volume delle costruzioni, non la spesa.

AMENDOLA GIORGIO. E nemmeno il volume!

SALERNO. È successo questo (ed è stato constatato da tutti i tecnici, compresi quelli della Navalmeccanica, che è azienda quasi statale): si è avuta l'assegnazione per volume, ma non l'assegnazione della spesa; la quale spesa è veramente quella che beneficia la regione, perché il volume potrà corrispondere ad un terzo delle costruzioni; ma la utilità economica non corrisponde alla terza parte.

Correggere il criterio finora applicato era lo scopo dell'emendamento, e poteva essere anche discutibile; però, dopo le dichiarazioni del Sottosegretario, l'emendamento lo mantengo ancora di più perché mentre si dice che questa legge è una integrazione della legge Saragat, poi, secondo quanto si può intuire, non lo è per nulla. Infatti, nonostante che il Sottosegretario abbia detto che si segue la struttura, il congegno, il meccanismo della legge Saragat, praticamente non si segue la

graduatoria di tale legge in quanto è stato stabilito che la somma stanziata dovrà essere destinata ad una determinata costruzione che poi, praticamente, assorbirà quasi tutto lo stanziamento. E allora se la legge Saragat non potrà applicarsi nella sua integrità, nemmeno il 30 per cento, che è nella legge, sarà applicato al Mezzogiorno.

In conclusione, mentre per la legge Saragat è stabilita una assegnazione del 30 per cento al Mezzogiorno, più o meno teorica; per la legge attuale, che importa uno stanziamento di 9 miliardi circa e prevede 40 mila tonnellate di naviglio da costruire, il Mezzogiorno non avrebbe altro che quelle briciole eventuali di cui parla il collega onorevole Lombardi.

Pertanto, a maggior ragione, l'emendamento, a parte lo scopo di migliorare la dizione della legge Saragat, deve essere mantenuto; in caso contrario, con i criteri che sono stati espressi, il Mezzogiorno non avrà proprio nulla di questa nuova costruzione.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei darvi un chiarimento di natura aritmetica. Il 30 per cento assegnato al Mezzogiorno è sul tonnellaggio complessivo da costruire per la legge Saragat, della quale fa parte anche l'attuale disposizione di legge per le 40 mila tonnellate. Ora, coi due miliardi che rimarranno e che andranno a formare con la turbonave il complessivo tonnellaggio, il 30 per cento deve essere dato al Mezzogiorno. Questo è inopinabile!

Ma nell'emendamento dell'onorevole Salerno, che è afferente all'articolo unico di un disegno di legge separato, si modifica il criterio distributivo della legge perché lì si parla del 30 per cento e qui si parla di un terzo della spesa. E allora, un terzo degli 8 miliardi e 600 milioni è uguale a 2 miliardi e 860 milioni. Ma potrebbe accadere che non fosse possibile costruire una parte della turbonave perché un terzo della spesa, per legge, deve essere devoluto al Mezzogiorno. Quindi creeremmo una situazione imbarazzante. Il Mezzogiorno ha avuto il 30 per cento, e il collega onorevole Salerno lo sa meglio di me. Purtroppo, è accaduto che talune commesse che erano state assegnate, per esempio, a Taranto, non sono state eseguite. Però, i fondi relativi a quelle commesse, che per ragioni di prezzo non sono state eseguite, sono tuttora in stato di utilizzazione. Ora, nessuno impedisce al Parlamento di controllare, applicata la legge Saragat anche con le sue appendici, se il Ministero della marina mercantile abbia violato la legge. Ma col modificarla, oggi, particolarmente

per un terzo della spesa, rendiamo inoperante la legge che approviamo.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere all'onorevole Salerno se non sia il caso di trasformare l'emendamento in un ordine del giorno da votarsi dalle Commissioni riunite, nel quale si richiami espressamente il Governo all'adempimento della legge Saragat riguardante l'attribuzione del 30 per cento del tonnello al Mezzogiorno.

SALERNO. Poiché l'onorevole Sottosegretario riconosce, praticamente, che il 30 per cento non è stato dato al Mezzogiorno, a maggior ragione io penso che con un voto platonico non si ricaverebbero nulla. D'altra parte ritengo che, proprio perché siamo in sede di legislazione, sia necessario riconfermare per lo meno il criterio, tanto più che questo praticamente non ha funzionato.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Mi rendo conto delle ragioni prospettate dall'onorevole Tambroni circa le difficoltà che si incontrano per la costruzione della turbonave. Però, rendendomi ugualmente conto delle buone ragioni esposte dall'onorevole Salerno, io aderisco in pieno a queste ultime. Vuol dire che il Ministero della marina mercantile troverà il modo di completare la somma. Non dobbiamo sacrificare gli interessi del Mezzogiorno unicamente per mantenere integra la somma occorrente per una turbonave. Le ragioni prospettate sono così coerenti, che non mi sento di respingerle. Pertanto dichiaro che, se l'onorevole Salerno insisterà sul suo emendamento, io voterò a favore dello stesso.

SULLO. Faccio notare all'onorevole Sottosegretario che, mentre nell'articolo unico è detto che questa legge deve provvedere al completamento e alla integrazione del programma di nuove costruzioni navali, non sono richiamate in vigore tutte le disposizioni della legge Saragat per quanto riguarda la percentuale.

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Nella legge si parla di completamento e di integrazione.

SULLO. Non basta parlare nel titolo di completamento e di integrazione, per intendere che tutte le disposizioni della legge Saragat valgono per quanto riguarda questa legge. Quindi, l'emendamento Salerno mi sembra più che opportuno. E se in un primo momento l'onorevole Sottosegretario ha detto che si trattava di un emendamento superfluo, in un secondo momento ci ha fatto capire che l'emendamento stesso non era superfluo.

Dichiaro di votare a favore dell'emendamento Salerno. Qualora egli lo ritirasse, lo farei mio.

AMENDOLA GIORGIO. Concordo con la tesi sostenuta dall'onorevole Salerno e appoggiata dagli onorevoli Sullo e Jervolino. Questa tesi è stata ripresa a Napoli in vari convegni. In tutti si è constatato che la legge Saragat è stata inoperante per una buona parte, se non del tutto. E lo è stata per due ragioni. Una prima ragione è nel fatto che molte commesse non sono state eseguite, per cui la ripartizione del tonnello non è avvenuta in base al 30 per cento, ma in base ad una percentuale molto minore. A Napoli, invece di 24 mila tonnellate, siamo appena a 13 mila. A Taranto, invece di 20 mila tonnellate, siamo a 9 mila. Questo, perché molte commesse segnate sulla carta, non sono state eseguite. Si dice che ciò dipende dall'altezza dei costi. Ma questo fa parte delle condizioni economiche del Meridione. Tutto ciò si sapeva, e quindi facemmo votare il 30 per cento destinato al Mezzogiorno. In tal modo si poteva iniziare un processo di industrializzazione del Mezzogiorno stesso.

Il secondo motivo per cui la legge Saragat è rimasta inoperante è quello indicato dall'onorevole Salerno. La legge Saragat parla di costruzioni. Utilizzando questa dizione, è avvenuto che di queste commesse la parte riguardante le costruzioni marittime (non per 70 mila tonnellate, ma per molto meno) è stata impostata nei cantieri meridionali. Noi sappiamo che la maggior parte del costo delle navi è costituita dai motori e dall'arredamento. Ciò equivale ai due terzi della spesa. Questo non si è fatto eseguire nelle industrie meridionali. Le officine meccaniche di Napoli sono state escluse, affidandosi tali commesse alla Fiat e altre industrie di Milano.

Ora, questa legge ha carattere protezionistico. Anche la norma che riguarda il 30 per cento ha natura protezionistica. Piaccia o no, ciò porta a misure di carattere, più o meno, corporativo. Ma questo era già stato previsto. È strano che oggi ci si voglia sottrarre ad una riaffermazione di questo obbligo, che esclude gli inconvenienti che si sono manifestati nell'applicazione della legge Saragat.

Mi auguro che si voglia approvare l'emendamento Salerno.

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Ho motivo di ritenere che le dichiarazioni fatte in Commissione siano impegnative per il Governo. Comunque, devo dichiarare a nome del Governo stesso che mi oppongo a questo emendamento. Evidente-

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

mente, approvarlo significa non costruire più la turbonave, che non era costruibile in nessun cantiere dell'Italia meridionale. Se la Commissione ritiene che la turbonave non si debba costruire, non abbiamo che da prenderne atto.

AMENDOLA GIORGIO. Questo è un arbitrio che noi respingiamo. Sta al Governo il compito di fare applicare le leggi. Voi cercate di dividere gli operai del Nord da quelli del Sud.

SERBANDINI. A conclusione di questa discussione, propongo che sia votato all'unanimità un ordine del giorno in cui si dica che se, nell'esecuzione di questa legge risultassero delle difficoltà dalla mancanza di una certa aliquota di fondi per la costruzione di questa nave gemella, il Governo s'impegna a provvedere in proposito.

PIERACCINI. Le difficoltà sorgono per una differenza di 400 milioni. Si tratta di portare gli 8 miliardi e 600 milioni della legge a nove miliardi. Se facciamo così, ottemperiamo facilmente alle due esigenze: costruzione della turbonave e mantenimento degli impegni che la legge stessa prescrive. Perciò io propongo di stanziare, per l'esercizio finanziario 1954-55, cinque miliardi e 200 milioni, anziché 4 miliardi e 800 milioni. Ciò non dovrebbe essere nemmeno troppo gravoso per il Governo, poiché si tratta di un impegno che dovrà essere coperto nel 1954-55.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. I fondi dove li prendiamo? Io non posso assumere alcun impegno. Di ciò è competente il ministro del tesoro.

CARONITI. Vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario se corrisponda a verità il fatto che molte somme non sono state ancora spese, in virtù della legge Saragat, nel Meridione, così come non sono state spese molte somme riguardanti il Settentrione. Non si possono dunque ordinare i motori, o altro, nel Meridione e compensare questa differenza di 480 milioni, venendo così incontro alla percentuale che avevamo votato? Quindi sarà soltanto una questione di distribuzione di lavoro. Nessuna difficoltà dovrebbe incontrare il ministero nel venire incontro alle esigenze che sono state sancite nella legge Saragat e che tutti attendiamo di veder soddisfatte.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario conferma che ufficialmente intende che sia inserita a verbale la dichiarazione dell'impegno del Governo di destinare con la esecuzione delle due leggi (la prima e la seconda) il 30 per cento del naviglio al Mezzogiorno d'Italia. Questo è un impegno che il Governo assume

di fronte alle Commissioni riunite, e che s'intende trasferito a verbale. Questo perché un certo accantonamento, come ho detto nella mia relazione, dei fondi destinati alla legge Saragat è stato fatto dal Ministero in rapporto anche a quelli che possono essere i presumibili aumenti di costo.

Ora, è evidente che noi non possiamo limitare la questione del 30 per cento agli 8 miliardi e 600 milioni. O noi risolviamo di sospendere e chiedere al Governo l'acquisizione di nuovi fondi riportando di nuovo al nostro esame questa legge, oppure dobbiamo prendere atto che non è soppressa, e non si deve sopprimere, la disposizione della legge fondamentale che obbliga il Governo a destinare il 30 per cento del naviglio da costruirsi nei cantieri dell'Italia meridionale. Il che significa che, unendo i fondi della legge Saragat a questi 8 miliardi e 600 milioni, noi abbiamo una maggiore massa di denaro per poter facilitare l'esecuzione della legge Saragat. Praticamente la differenza è rappresentata da 400 milioni...

AMENDOLA GIORGIO. Allora si può accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Ma si tratta di questa legge. Io faccio una proposta, che mi pare pratica, proprio per conciliare dei legittimi interessi. Comprendo perfettamente il tormento degli amici meridionali; come comprendo la necessità di non perdere tempo onde far deliberare, prima della fine di luglio, dal Senato e mettere quindi in moto anche il lavoro del cantiere di Sestri. In via logica, potremmo, in un ordine del giorno, prendere atto della dichiarazione fatta dal Governo con cui questo, in sede di approvazione della presente legge, dichiara che verrà attuata la disposizione della legge Saragat relativa alla costruzione del 30 per cento del naviglio nei cantieri meridionali. Prendendo atto di tale dichiarazione, la Commissione (spero unanimemente) vorrà insistere a sua volta perché la disposizione di legge sia totalmente rispettata. In tal maniera noi abbiamo una dichiarazione del Governo acquisita agli atti e abbiamo la possibilità di non isterilire un emendamento in una legge speciale che non possa usufruire dei fondi generali che ancora sono a disposizione del Ministero anche per leggi precedenti.

Ora, questa mia proposta mi pare che sia conciliativa. Vorrei che su di essa si pronunciassero due colleghi, uno a favore e uno contro.

CORBINO. Volevo fare una proposta conciliativa in questo senso: modificare

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

l'emendamento Salerno nel modo seguente: « anche per questa legge si applica la riserva del 30 per cento prevista dalla legge Saragat ».

LOMBARDI RICCARDO. Ma c'è un errore tecnico.

PIERACCINI. Chiederei una precisazione. Il Presidente ha detto che sulla legge Saragat vi è margine per fare questo. Però chiederei esplicitamente al rappresentante del Governo informazioni sullo stato degli impegni della legge Saragat, cioè come in pratica sia possibile il mantenimento dell'accennato 30 per cento. In seguito a dette precisazioni mi ritiro di ritirare il mio emendamento.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non avrei nessuna difficoltà, se potessi dare queste precisazioni alla Commissione. Chi conosce la legge Saragat sa che vi è un comitato tecnico per l'accertamento preventivo della spesa della costruzione e per la liquidazione definitiva della spesa incontrata. Quindi, non posso dichiarare che vi sia un margine di 500 milioni.

LOMBARDI RICCARDO. L'onorevole Sottosegretario ci dice che se si votasse l'emendamento Salerno sarebbe difficile la costruzione della turbonave per insufficienza di fondi, in quanto una parte di essi sarebbe stornata per il Meridione. Questo non è vero, perché non si parla di ripartizione di tonnellaggio, ma di ripartizione di spesa. Quindi, non vedo alcuna difficoltà, ove il cantiere di Sestri non potesse condurre a termine la turbonave, che una parte del materiale ausiliario fosse ordinata ai cantieri del Meridione, salvando così lo spirito della legge ed anzi introducendo un elemento nuovo, su cui la Commissione sarebbe tutta d'accordo, che è quello di migliorare, innovandolo, il dispositivo di ripartizione, che sia cioè ripartizione di spesa e non solo di tonnellaggio.

CASTELLI AVOLIO. Dichiaro che quanto ha detto l'onorevole Pieraccini in linea teorica e astratta è esatto, cioè che siccome è uno stanziamento che incide sul bilancio prossimo, si potrebbe teoricamente anche aumentare la somma. Senonché il disegno di legge, naturalmente, rispecchia una situazione finanziaria la quale già è stata acclarata, cioè il disegno di legge è stato presentato di concerto con il ministro del tesoro. Ci troviamo di fronte a una prospettiva che verrebbe profondamente modificata. Quindi, non c'è ostacolo di carattere formale, ma vi è un ostacolo di carattere sostanziale.

Quanto poi all'ordine del giorno che ci ha letto l'onorevole Serbandini, se esso contiene,

come mi sembra che contenga, un impegno di carattere finanziario da parte del Governo, allora credo che questo impegno non possa essere preso nel senso di dare al Governo l'autorizzazione a fare una spesa. Questo impegno non può essere preso con un ordine del giorno. Un ordine del giorno può invitare il Governo a seguire un determinato indirizzo quale è consigliato da una Commissione della Camera, ma non si può con un ordine del giorno autorizzare il Governo a stanziare una maggiore somma per il compimento di un programma. Quindi, vi è un ostacolo formale alla presa in considerazione dell'ordine del giorno. Questo volevo dire come componente della Commissione finanze e tesoro.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'emendamento Corbino. Se l'onorevole Corbino dice che vale anche per questa disposizione legislativa l'articolo contenuto nella legge Saragat, cioè il 30 per cento, accetto il suo emendamento, perché sul piano della lealtà impegnativa l'ho già dichiarato. Ma per il terzo della spesa non posso impegnarmi.

LOMBARDI RICCARDO. Si può pronunciare sulla mia osservazione?

SULLO. Ripeto la stessa richiesta fatta dall'onorevole Lombardi Riccardo.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Lombardi, teoricamente e personalmente, anche come rappresentante del Governo, non avrei difficoltà ad accettare quella impostazione, cioè che se domani manchi un motore o una parte di una nave, evidentemente si facciano costruire nel Mezzogiorno; ma la difficoltà è la seguente: che la commessa al cantiere la passa la Società Italia e non il Ministero della marina mercantile, e inoltre vi sono dettagli di natura tecnica.

LOMBARDI RICCARDO. Posso garantirle che non sarebbe la prima volta. Nei capitoli di oneri si stabilisce questa ripartizione.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Credo che la proposta Corbino sia risolutiva, cioè che vale anche per questa legge la riserva del 30 per cento per il Mezzogiorno.

DE MARTINO FRANCESCO. Cioè non si applica, così come non si è applicato per il passato.

SALERNO. Invece del terzo, potrei ridurre al 30 per cento, così come era nella legge Saragat.

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho difficoltà ad accettare.

SALERNO. È inutile che insista sulle ragioni del mio emendamento. Se fosse respinta la mia proposta riguardante la spesa, accetterei l'emendamento Corbino.

AMENDOLA GIORGIO. Vi è un emendamento dell'onorevole Corbino, accettato dal Governo, che riprende i termini dell'articolo 4 della legge Saragat. Possiamo accettare questo emendamento. Però la dizione dell'emendamento Salerno, specie dopo la riduzione al 30 per cento, cioè alla uguale percentuale della legge Saragat, permetterebbe di avviare a quegli inconvenienti manifestati dalla legge medesima e permetterebbe di seguire l'indicazione data dall'onorevole Lombardi Riccardo.

Quindi, mi sembra che sia più facile applicare l'emendamento Salerno, che è il semplice richiamo alla legge Saragat.

PRESIDENTE. È esatto.

AMENDOLA GIORGIO. Quindi, il Governo dovrebbe accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Ai fini di chiarimento. Ho guardato la dizione dell'emendamento e mi pare che non sia esatta, e per questa ragione: L'emendamento dice: « la spesa per le costruzioni suddette ». Ora, non possiamo dire « per le costruzioni suddette », perché vi sono riparazioni, modificazioni e vi è appunto quello che dice l'onorevole Lombardi, cioè la possibilità di poter assegnare la costruzione di parti di navi, ecc. Quindi, prima di metterlo in votazione, sarebbe bene stenderlo con precisione ed io penso che si potrebbe formulare in questo senso: « la spesa suddetta (al primo capoverso), che nella misura del 30 per cento verrà eseguita nel Mezzogiorno, unitamente a quella di lire 14.000 milioni già autorizzata con la legge 8 marzo 1949, n. 75, ecc. ».

In sostanza, mi pare che così, praticamente, richiama la legge precedente e non elimina (perché parlava solo di costruzione) la possibilità di trasformazione, modificazione, ecc.

SALERNO. D'accordo.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Calcoliamo il 30 per cento su 8 miliardi.

PRESIDENTE. Il comitato tecnico può avviare, perché, su una spesa di vari miliardi, potrà benissimo stornare una parte di commesse e affidarle all'Italia meridionale.

CORBINO. Aderisco alla formulazione proposta dall'onorevole Presidente.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non posso accettare perché, evidentemente, mancano sempre 500 milioni. Ho già dichiarato che sul piano finanziario non posso assumere delle responsabilità.

MAZZA. Dichiaro che voterò a favore della proposta Salerno modificata dall'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Non voglio alcuna paternità. Io ho voluto soltanto pregare l'onorevole Salerno di modificare il suo emendamento in questi termini.

SALERNO. Dicevo per le costruzioni in senso generico. Comunque, sono d'accordo.

PRESIDENTE. Dunque, questo emendamento sarebbe inserito dopo le prime tre parole. Comunque, leggo tutto il comma: « La spesa suddetta, che nella misura del 30 per cento verrà eseguita nel Mezzogiorno ».

Pongo in votazione questa prima parte del secondo comma.

(È approvata).

Pongo in votazione un'altra parte di detto comma: « unitamente a quella di lire 14.000 milioni già autorizzata con la legge 8 marzo 1949, n. 75, viene così ripartita ».

(È approvata).

Adesso abbiamo l'emendamento degli onorevoli Jacoponi, Lombardi Riccardo, Ducci e Salerno. Questi onorevoli colleghi proporrebbero: lire 9.000 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52; e la spesa restante per l'esercizio finanziario 1952-53; proporrebbero cioè tutta la somma. Ora, questo emendamento dovrebbe essere ritirato, perché significherebbe modificare la legge.

JACOPONI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Allora, pongo in votazione l'ultima parte del secondo comma, cioè:

« lire 3.000 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52;

lire 6.500 milioni per l'esercizio finanziario 1952-53;

lire 8.300 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54;

lire 4.800 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55. »

(È approvata).

Segue infine l'ultimo comma dell'articolo e cioè il terzo comma:

« Alla copertura della quota di spesa derivante dalla presente legge a carico dell'esercizio finanziario 1951-52 viene provve-

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

duto con lo stanziamento iscritto al capitolo n. 68 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio stesso.

VICENTINI, *Relatore per la IV Commissione permanente*. Questo ultimo comma dovrebbe essere soppresso per una ragione tecnica, in quanto fa un espresso riferimento al bilancio della marina mercantile che non è ancora approvato. Quindi, non possiamo fare riferimento specifico a un capitolo di bilancio non ancora discusso dal Parlamento. Possiamo approvare la legge perché così abbiamo fatto altre volte, riferendoci a esercizi da approvare; ma non possiamo fare praticamente riferimento ad un capitolo del bilancio. È un tecnicismo che dobbiamo rispettare.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la soppressione del comma ora letto.

(È approvata).

Ora, seguono quattro articoli aggiuntivi dell'onorevole Giulietti.

CASTELLI AVOLIO. Dichiaro che non sono per niente d'accordo sulla interpretazione che ha dato l'onorevole Cavallari circa la preclusione cui prima ho fatto cenno.

PRESIDENTE. L'articolo 2 (aggiuntivo) proposto dall'onorevole Giulietti è del seguente tenore:

ART. 2 (aggiuntivo).

« Dopo l'approntamento alla navigazione della motonave *Nino Bixio* della « Garibaldi » — Società cooperativa di navigazione — ciò che potrà eventualmente restare della somma di 1600 milioni, versata dallo Stato, sarà devoluta alla medesima cooperativa per l'approntamento alla navigazione dell'altra sua motonave *Agostino Bertani*, e alle stesse condizioni adottate per la *Nino Bixio* ».

PRESIDENTE. Su questo articolo aggiuntivo, come sugli altri proposti, come relatore esprimerò brevemente il mio parere.

Noi dovremmo dire in questa sede che se dovesse avanzare del denaro, questo dovrebbe essere dato alla *Nino Bixio* e non alla *Bertani*.

È una materia completamente estranea. Noi qui siamo in sede di esame della legge Saragat, che ha già destinato i 1600 milioni. Se vi saranno residui di questi 1600 milioni, l'onorevole Giulietti potrà chiedere al Governo di destinarli alla *Nino Bixio* o alla *Bertani*; ma noi oggi non possiamo prevedere gli eventi futuri.

Per questi motivi, non sono favorevole all'articolo aggiuntivo.

Inoltre, l'onorevole Giulietti propone il seguente articolo 3 (aggiuntivo):

« Gli atti esecutivi, per eventuali inadempienze della « Garibaldi », Società cooperativa di navigazione, circa il mutuo con l'I. M. I. in derivazione di 1600 milioni versati dallo Stato per l'approntamento alla navigazione della motonave *Nino Bixio*, sono limitati al corpo di questa nave, come lo è la relativa ipoteca navale. Pertanto, il contratto tra la « Garibaldi » e l'I. M. I. va modificato secondo questo articolo ».

Voi sapete che, in occasione della legge Saragat, abbiamo stabilito che la « Garibaldi » dia la garanzia all'Istituto mobiliare italiano sul proprio naviglio, limitato alla *Nino Bixio*, dietro approvazione dell'emendamento Giulietti, mentre l'I. M. I. voleva la garanzia su altre navi della « Garibaldi ». Quindi resta la garanzia personale della « Garibaldi », non la garanzia reale, la quale è sulla nave *Nino Bixio*.

Esiste poi un contratto bilaterale stipulato fra la « Garibaldi » e l'I. M. I., in relazione alla legge Saragat. Con questa legge, noi dovremmo modificare un contratto bilaterale, con l'assenza del finanziatore, che è l'I. M. I. Basta questa impostazione per dimostrare che non è possibile accogliere questo articolo aggiuntivo.

L'onorevole Giulietti propone inoltre il seguente articolo 4 (aggiuntivo):

« Il 10 per cento dello stanziamento di 8.600 milioni, di cui all'articolo 1, è versato alla Cassa della previdenza marinara, e le somme indicate nel secondo comma dello stesso articolo subiscono la relativa diminuzione.

« La stessa percentuale del 10 per cento, a favore della Cassa della previdenza marinara, sarà applicata a qualsiasi ulteriore stanziamento per costruzioni, o riparazioni, o trasformazioni di navi ».

Noi dovremmo, approvando questo articolo, stabilire dei fondi a favore della Cassa della previdenza marinara, la cui disciplina relativa alle pensioni non è ancora regolata dalla legge. Inoltre, noi dovremmo stabilire degli stanziamenti che la legge Saragat ha destinato ad altri scopi.

Quindi, per questi motivi, non sono favorevole neppure all'accoglimento di questo articolo aggiuntivo.

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Infine, l'onorevole Giulietti propone il seguente articolo 5 (aggiuntivo):

« I 500 milioni, indicati per la « Garibaldi » nel secondo comma dell'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, vanno dati alla stessa « Garibaldi », Società cooperativa di navigazione, prelevandoli dagli 8.600 milioni dell'articolo 1 di questa legge.

« Gli stanziamenti di cui al secondo comma dell'articolo 1 della presente legge vanno diminuiti della stessa somma di 500 milioni, data alla « Garibaldi ».

Per le ragioni già esposte dal Sottosegretario di Stato onorevole Tambroni, dichiaro di non essere favorevole a questo emendamento.

GIULIETTI. Chiedo di parlare per illustrare questi emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, ella li ha già illustrati.

GIULIETTI. Se le cose stessero come dice l'onorevole Presidente, egli avrebbe indubbiamente ragione; ma poiché sono completamente contrarie, devo spiegarne i motivi alla Commissione.

Questi emendamenti sono stati presentati in relazione alla legge Saragat, che non tratta soltanto della *Nino Bixio*, ma anche di tutta la flotta della Cooperativa; anzi, tratta di Cooperative che abbiano determinati requisiti. Quindi, se in Italia vi fosse un'altra Cooperativa, che avesse le caratteristiche e le finalità della « Garibaldi », anch'essa avrebbe diritto ad invocare l'applicazione di questa legge.

In conseguenza di un emendamento, accettato dal Parlamento, nel testo primitivo della legge Saragat fu inserita una modificazione — che diventò poi parte della legge — riguardante la nave *Nino Bixio*; ma è rimasta inalterata nel corpo della legge la parte riguardante, ripeto, le Cooperative in senso generale.

A parte i 500 milioni, a cui la « Garibaldi » ha diritto per le note ragioni, essa fa presente che, per la trasformazione in nave mista della *Nino Bixio*, occorrono due miliardi. Invece, sono stati stanziati 1600 milioni, che sono pochi per fare una nave mista e possono essere un po' troppi per il ripristino in nave da carico. Non si potrebbe addivenire ad una specie di accordo, nell'ambito della legge, in modo che, qualora la « Garibaldi » si accontentasse di fare della *Bixio* non una nave mista, ma una nave da carico, la rimanente somma venisse impiegata per la *Bertani*? Si avrebbero due navi, invece di una, per la garanzia del pagamento dei relativi mutui,

e sarebbe un'operazione buona anche per la finanza dello Stato.

Mi è stato risposto dal Ministero della marina mercantile che per questa soluzione bisognerebbe approvare un apposito progetto di legge, così come mi è stato risposto che bisognerebbe provvedere con un apposito provvedimento legislativo per i 500 milioni; ma intanto non si fa nulla.

È vero che esiste un contratto fra la « Garibaldi » e l'I.M.I., ma devo osservare all'onorevole Presidente che il vero contraente non è l'I.M.I., che non ha sborsato nemmeno un centesimo, bensì lo Stato, che ha dato il danaro.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, la prego di concludere.

GIULIETTI. Onorevole Presidente, mi lasci parlare! È mai possibile che io non possa spiegare come stanno realmente le cose?

PRESIDENTE. Ormai la situazione la hanno capita tutti!

GIULIETTI. Non è esatto, perché si è detto che il contratto è fra l'I.M.I. e la « Garibaldi », mentre l'I.M.I. non c'entra per niente. Ora, senza che mi dilunghi ancora su questi quattro emendamenti, potrebbero essi essere inclusi in un nuovo progetto di legge di iniziativa governativa?

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Giulietti, le ho già risposto al riguardo.

GIULIETTI. So che, se il Governo è contrario, rischio di fare un buco nell'acqua. Mi trovo allora di fronte a questa alternativa: o assecondare il pensiero espresso dall'onorevole Sottosegretario circa il suo intervento, affinché il Governo si impegni di presentare un progetto di legge per questi quattro emendamenti da me presentati, oppure insistere sugli emendamenti stessi per farli porre in votazione. Su questa questione è sorta una diversità di interpretazione fra l'onorevole Castelli Avolio e l'onorevole Cavallari...

PRESIDENTE. Come Presidente le ho già risposto che l'interpretazione regolamentare data dall'onorevole Cavallari è esatta.

GIULIETTI. Faccio presente che le Commissioni riunite, su questo argomento, non sono d'accordo: l'onorevole Cavallari la pensa in un modo, che è condiviso dall'onorevole Presidente; però l'onorevole Castelli Avolio afferma che, se questi emendamenti venissero respinti, non potrebbe essere presentata una nuova proposta di legge, se non prima di sei mesi. Mi trovo quindi di fronte a pareri contrastanti.

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Vorrei pertanto sapere se l'onorevole Sottosegretario mi garantisce che il Governo presenterà un disegno di legge comprendente i miei quattro emendamenti.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho già risposto e ripeto: prendo atto dei suoi desideri per quanto mi riguarda, e comunicherò in sede opportuna, la possibilità di presentare questo disegno di legge. Ma questo riguarda il primo emendamento, e non tutti e quattro.

GIULIETTI. Il primo riguarda unicamente la rimanenza dei fondi. E quello che riguarda i 500 milioni?

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Solo per il primo io mi sono impegnato.

GIULIETTI. Di fronte ad una risposta così vaga, chiedo se una legge in vigore (quale è quella Saragat, nella quale per l'articolo 26 è stabilito il diritto della « Garibaldi » ad avere 500 milioni), debba o non debba essere rispettata.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento dell'onorevole Giulietti, ossia l'articolo 2 (aggiuntivo) di cui ho già dato precedentemente lettura.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'altro emendamento dell'onorevole Giulietti, articolo 3 (aggiuntivo), di cui ho precedentemente dato lettura.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'altro emendamento dello stesso onorevole Giulietti, ossia l'articolo 4 (aggiuntivo), già da me precedentemente letto.

(Non è approvato).

Pongo infine in votazione l'altro emendamento, già letto, dell'onorevole Giulietti, ossia l'articolo 5 (aggiuntivo).

(Non è approvato).

GIULIETTI. Protesto a nome della gente del mare. Non è così che si procede ad una votazione! Protesto contro questa procedura sommaria, contro la violazione della legge! (*Interruzioni — Rumori*).

Protesto per la legge violata! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, la richiamo all'ordine!

GIULIETTI. L'articolo 26 è lì! Non volete applicarlo perché si tratta della « Garibaldi »! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, ella crede di fare opera veramente utile, in questo momento?

GIULIETTI. È una prepotenza!

PRESIDENTE. E lei che fa il prepotente! (*Interruzioni — Commenti*).

Sospendo la seduta per alcuni minuti.

(*La seduta, sospesa alle ore 12, è ripresa alle 12,10*).

GIULIETTI. Avete sanzionato una violazione di legge. Permettete almeno che i disperati del mare protestino!

PRESIDENTE. Do lettura di un ordine del giorno presentato dagli onorevoli Serbandini, Ducci, Monticelli:

« Se nella esecuzione del disegno di legge n. 1940 risulteranno insufficienti gli stanziamenti per la decisa costruzione della seconda turbonave da 25.000 tonnellate, il Governo è impegnato a presentare un disegno di legge integrativo che autorizzi la spesa necessaria per portare a termine la costruzione ».

DE MARTINO CARMINE. Voterò contro questo ordine del giorno, perché creeremo per il Parlamento una situazione strana di fronte al paese. Infatti il Parlamento deciderebbe di finanziare una tale opera, facendo nello stesso tempo la previsione che la spesa non sia sufficiente. Trovo che la cosa non sia politica.

CASTELLI AVOLIO. Ho già spiegato le ragioni per le quali io personalmente, ed anche a nome di alcuni colleghi della Commissione finanze e tesoro, non posso accettare questo ordine del giorno, in quanto contiene, nella forma appunto di un ordine del giorno un impegno che il Governo non potrebbe assumere se non autorizzato da una legge.

Pertanto noi ci asterremo dal voto.

DUCCI. Ma se l'onorevole collega leggesse bene l'ordine del giorno, si accorgerebbe che è proprio una legge quella che con esso si invoca.

SULLO. Che la Commissione competente formuli quest'ordine del giorno è legittimo, ma uscirebbe fuori dalla prassi della Commissione finanze e tesoro il fatto che questa Commissione invitasse il Governo a maggiori spese.

Ritenendo pertanto che non rientri nella prassi della Commissione finanze e tesoro, mi asterrò dal voto.

CAVALLARI. Siccome alcuni colleghi hanno parlato a nome di una parte della Commissione finanze e tesoro, sento il do-

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

vere di parlare a nome dell'altra parte della stessa Commissione.

Quest'altra parte della Commissione finanze e tesoro, in nome della quale mi onoro parlare, ritiene che, diversamente da quanto affermato dall'onorevole Sullo, non sia compito della Commissione finanze e tesoro frenare le spese dello Stato, ma sia invece suo compito dare il suo contributo onde le disponibilità che lo Stato ha, vengano spese nel modo migliore.

In questi sensi io voterò a favore dell'ordine del giorno Serbandini, in quanto esso, pur senza portare eccessivi oneri allo Stato, esprime un pensiero che è naturale e che concorre a dare un avvio alla migliore amministrazione della cosa pubblica e del pubblico denaro.

ZERBI. Pregherei l'onorevole Presidente di far votare questo ordine del giorno unicamente ai componenti la Commissione dei trasporti perché non ricordo che, nella prassi della Commissione finanze e tesoro, sia stato votato un ordine del giorno impegnativo per il Governo tendente a concedere ulteriori stanziamenti; la IV Commissione ha votato sempre su progetti definitivi.

Se così non fosse, alcuni commissari potrebbero trovarsi in imbarazzo nella votazione.

VICENTINI, *Relatore per la IV Commissione permanente*. Dichiaro di associarmi alle considerazioni dell'onorevole Castelli Avolio; quindi mi asterrò dal votare il suddetto ordine del giorno.

WALTER. Mi associo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Cavallari.

BALDUZZI. Dichiaro di votare contro l'ordine del giorno, perché, seguendo la prassi della Commissione finanze e tesoro, noi diamo il nostro giudizio soltanto su provvedimenti definitivi sui quali sono indicate le entrate con le quali fronteggiare la spesa.

BAVARO. Penso che sia inutile votare questo ordine del giorno, poiché partiremmo dal presupposto che sia possibile ad un governo che minimamente si rispetti di lasciare una nave in costruzione non ultimata.

Francamente noi non arriviamo a concepire che si possano spendere 8 miliardi per la costruzione di una nave e che, se poi essi non bastassero, la nave non venisse ultimata.

Per tali ragioni dichiaro di non poter dare voto favorevole a questo ordine del giorno, perché sono convinto che se si dovesse verificare l'ipotesi prevista dall'ordine del giorno Ducci, indubbiamente il Governo e noi sentiremmo il dovere di far sì che fossero

stanziati le somme necessarie per portare a termine i lavori di costruzione della nave.

PIERACCINI. Ritengo che la richiesta avanzata dall'onorevole Zerbi, di far votare soltanto i componenti la Commissione dei trasporti in quanto la sola competente, sia inaccettabile. Noi siamo in sede legislativa e formiamo oggi una Commissione unica di finanze e tesoro e trasporti. Perciò, se è stato presentato un ordine del giorno, in questa sede noi siamo tutti competenti a votarlo. Per quanto riguarda la prassi della Commissione finanze e tesoro di non votare proposte di questo genere, io nego che sia così, anche perché non si viola affatto nessuno dei principi che la Commissione finanze e tesoro è tenuta a difendere, poiché non vi è un impegno di spesa e non è in questione l'articolo 81 della Costituzione.

Evidentemente, se il voto espresso nell'ordine del giorno divenisse operante, allora dovrebbe essere fatta una legge per la attuazione delle richieste nello stesso ordine del giorno contenute.

Ritengo che sia invece un voto opportuno e forse anche una garanzia suppletiva della efficacia di questa legge.

DUCCI. A me sembra che si vada anche contro la logica. Se una nave è pronta e occorrono 400 milioni per le eliche, è possibile mai che per questa cifra la nave venga lasciata sullo scalo?

L'onorevole Bavaro ha fiducia nel Governo; io questa fiducia non l'ho in una maniera così completa.

CIFALDI. Ritengo che l'osservazione fatta dall'onorevole Ducci non sia la più appropriata. Qui non si tratta di una questione di fiducia; si tratta semplicemente di esaminare una questione che ha un profilo giuridico-tecnico.

Io non vedo nessuna ragione perché i componenti la Commissione finanze e tesoro non possano votare l'ordine del giorno. Il collega onorevole Bavaro ha posto una questione di opportunità. Penso che con questo ordine del giorno si voglia incoraggiare il Governo a non avere alcuna preoccupazione e a far sì che possa provvedere con nuovi fondi, qualora quelli stanziati non bastassero.

Credo perciò che questo ordine del giorno possa essere votato.

BORSELLINO. Poiché penso che sia impossibile che una nave in costruzione non venga terminata, io sono d'accordo che questo ordine del giorno non venga votato. Anzi io voterò contro perché ho fiducia nel Governo.

COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

SERBANDINI. La preoccupazione espressa nel mio ordine del giorno nasce dal fatto che non ci troviamo davanti ad una legge comune, poiché ci siamo accorti che non era del tutto prevista la questione del 30 per cento.

Il Presidente del Consiglio, durante la campagna elettorale, ha assicurato a Genova che questa nave sarebbe stata costruita, così come hanno fatto gli onorevoli Simonini e Saragat. Potrebbe darsi che, di fronte ad una variazione di prezzi, i fondi messi a disposizione non fossero sufficienti. Di qui il mio ordine del giorno, che vuole impegnare il Governo alla costruzione di questa nave di cui la nostra marina ha bisogno.

MONTICELLI. L'ordine del giorno, a cui io avevo aderito dando la mia firma, aveva questo significato. Poiché con l'emendamento dell'onorevole Salerno noi stabilivamo che il 30 per cento della spesa doveva essere adoperato dai cantieri meridionali, noi ci trovavamo ad avere 480 milioni in meno: il che significa praticamente, come ha dichiarato l'onorevole Sottosegretario, non avere la possibilità non di costruire, ma addirittura di iniziare la costruzione della nave, in quanto l'affidamento del lavoro non può essere fatto se tutto il finanziamento non è completo; cioè, se non vi sono 6 miliardi e mezzo a disposizione, non può essere data la commessa ai cantieri. Quindi, con quell'emendamento, a cui io ho votato contro, la legge, secondo me, è inoperante.

Con tale ordine del giorno si toglieva quell'inconveniente, perché si invitava a trovare altri 480 milioni che consentissero, attraverso un nuovo disegno di legge, di fare una ordinazione pari ai 6 miliardi e 500 milioni che occorrono.

Poiché all'ordine del giorno è stato dato un significato prettamente politico di fiducia o sfiducia, e dato che le dichiarazioni dell'onorevole Ducci sono equivoche, dichiaro di ritirare la mia firma da quell'ordine del giorno.

PIERACCINI. Ciò che ha detto l'onorevole Ducci lo ha detto a titolo personale.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Avevo dichiarato di astenermi dall'esprimere un parere poiché mi sembrava ovvia l'importanza dell'ordine del giorno. Però dopo ciò che è stato detto desidero fare una dichiarazione. Non si tratta, come diceva poco fa l'onorevole Sullo, di scorporare una parte della legge perché la legge funziona in questo modo.

Una volta ammessa ai benefici della legge una determinata impresa, nella specie la Com-

pagnia di navigazione « Italia », questa impresa passa la commessa al cantiere. Però l'I. M. I., che è l'unico istituto che possa fare il finanziamento per legge, ove non abbia il documento ministeriale dell'ammissione ai benefici della legge per la integrità del prezzo, non fa il finanziamento.

Quindi non è che, una volta impostata, la nave non verrà compiuta per la mancanza di 400 milioni; ma si tratta di non impostare addirittura la nave. Io ho detto prima, in occasione dell'emendamento Salerno, che la Commissione si assumeva la responsabilità eventuale di non fare iniziare la costruzione della turbonave.

È evidente che se le Commissioni riunite, e quindi anche la Commissione finanze e tesoro che ha votato l'emendamento Salerno, credono di fare un invito di questo genere a chi ora rappresenta il Ministero della marina mercantile, l'invito non può che tornare gradito perché ci troviamo, anche sul piano dell'applicazione della legge, di fronte ad impossibilità di natura procedurale e finanziaria affinché la turbonave sia iniziata.

SERBANDINI. Desidero dare un chiarimento. L'ordine del giorno può essere da ciascuno di noi giudicato in vario modo, però la sua sostanza è quella che è e non impegna nessun giudizio. Ella sa, onorevole Presidente, che già prima, è avvenuta una votazione, sulla quale si è soprasseduto. Quindi, non deve essere scusante della non approvazione di questo ordine del giorno il fatto che si ritenga che uno o qualcuno abbia dato di questo ordine del giorno una spiegazione che può suonare sfiducia al Governo.

PRESIDENTE. Questo è superato dal fatto che il Governo non ha chiesto la questione di fiducia.

SERBANDINI. E allora perché l'onorevole Monticelli ha ritirato la firma?

MONTICELLI. Ho ritirato la firma perché, a titolo personale, non sono soddisfatto delle dichiarazioni testé fatte dal collega onorevole Ducci.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, la questione è chiara: il Sottosegretario non ha dato a questo ordine del giorno nessuna importanza o valore di voto di sfiducia.

Se non vi sono altre osservazioni, pongo in votazione l'ordine del giorno Serbandini-Ducci.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

 COMMISSIONI RIUNITE (FINANZE E TESORO - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Completamento e integrazione del programma navale, di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75 » (1940):

Presenti	57
Votanti	56
Astenuto	1
Maggioranza	29
Voti favorevoli	48
Voti contrari	8

(Le Commissioni approvano).

Hanno preso parte alla votazione:

Per la IV Commissione (Finanze e Tesoro):
Arcangeli, Barbina, Bavaro, Castelli Avolio, Cavallari, Cifaldi, Corbino, De Mar-

tino Carmine, De Martino Francesco, De Palma, Ferreri, Ghislandi, Longoni, Natali Lorenzo, Pieraccini, Sullo, Tosi, Troisi, Tuddisco, Vicentini, Walter, Zerbi.

Per la VIII Commissione (Trasporti):

Angelini, Babbi, Baldassari, Bensi, Borsellino, Caroniti, Colasanto, Corona Giacomo, Cotani, De Palma, Ducci, Gallico Spano Nadia, Giulietti, Imperiale, Jacoponi, Lombardi Riccardo, Maniera, Marotta, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Olivero, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Sica, Spoleti, Suraci, Tomba, Veronesi, Viale.

Si è astenuto:

Balduzzi (della Commissione finanze e tesoro).

Sono in congedo:

Cara, De Caro Gerardo, Farinet e Saggin.

La seduta termina alle 12,45.