

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

## CLVIII.

## SEDUTA DI SABATO 18 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDICE	PAG.	PAG.
<b>Congedi:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5468	
<b>Annunzio di presentazione di proposte di legge di iniziativa parlamentare:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5468	
TOSATO . . . . .	5468	
<b>Interrogazione (Svolgimento):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5468, 5470	
MARAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	5468	
CLOCCHIATTI . . . . .	5469	
<b>Presentazione di disegni di legge:</b>		
GIOVANNINI, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . . . .	5470	
PRESIDENTE . . . . .	5470	
PACCIARDI, <i>Ministro della difesa</i> . . . . .	5470	
<b>Per l'inversione dell'ordine del giorno:</b>		
PICCIONI, <i>Ministro senza portafoglio, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri</i> . . . . .	5470	
GRASSI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> . . . . .	5470	
PRESIDENTE . . . . .	5470	
DUCCI . . . . .	5470	
COLITTO . . . . .	5470	
CONSIGLIO . . . . .	5470	
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>		
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161). . . . .	5471	
PRESIDENTE . . . . .	5471, 5472, 5474, 5475, 5478, 5487, 5493, 5496, 5499, 5502	
CORBINO . . . . .	5471, 5476, 5479, 5489	
GUADALUPI . . . . .	5471, 5479, 5481	
COVELLI . . . . .	5471, 5475, 5478, 5498, 5499	
SERBANDINI . . . . .	5472, 5475, 5479, 5482, 5489, 5490, 5493, 5499, 5502	
DUCCI . . . . .	5472	
MAZZA . . . . .	5473, 5474	
ANGELINI, <i>Relatore</i> . . . . .	5473, 5479, 5483, 5490, 5492, 5494, 5501, 5502, 5503, 5505, 5506, 5508, 5509, 5511	
SARAGAT, <i>Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri</i> . . . . .	5473, 5484, 5486, 5490, 5493, 5495, 5497, 5501, 5502, 5503, 5505, 5506, 5508, 5509, 5511	
CONSIGLIO . . . . .	5475, 5498	
CAPPUGI . . . . .	5480	
ALICATA . . . . .	5484	
SCOCA . . . . .	5485, 5486, 5500	
PETRILLI . . . . .	5485	
PETRUCCI . . . . .	5486	
ZERBI . . . . .	5486	
CARONITI . . . . .	5491, 5493	
LUCIFREDI . . . . .	5496, 5501, 5503, 5504	
PIGNATELLI . . . . .	5497	
DI VITTORIO . . . . .	5497	
CAPPI . . . . .	5498	
FIorentINO . . . . .	5501, 5502, 5506, 5507, 5508	
<b>Votazione segreta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5487	
<b>Chiusura della votazione segreta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5487	
<b>Risultato della votazione segreta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5487	
<b>Presentazione di un disegno di legge:</b>		
VANONI, <i>Ministro delle finanze</i> . . . . .	5487	
PRESIDENTE . . . . .	5487	
<b>Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	5511, 5513	

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

**La seduta comincia alle 15,30.**

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta pomeridiana.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che hanno chiesto congedo i deputati: Arata, Cara, Fadda, Gasparoli, Lecciso, Marotta, Monterisi, Paganelli, Pallenzona, Pertusio, Semeraro Gabriele, Treves, Lo Giudice e Saggin.

(Sono concessi).

**Annunzio di presentazione di proposte di legge di iniziativa parlamentare.**

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge:

dei deputati Semeraro Gabriele ed altri per la valutazione del servizio prestato in Africa Orientale Italiana, ai fini dei concorsi delle ricevitorie postali e telegrafiche della Repubblica;

del deputato Bertola per la ricostituzione dei comuni di Miagliano e Tavigliano, in provincia di Vercelli.

Poiché gli onorevoli proponenti hanno dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le due proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti.

È stata inoltre presentata alla Presidenza una proposta di legge di iniziativa dei deputati Tozzi Condivi ed altri per la sospensione dell'efficacia del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 943, concernente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali.

Gli onorevoli proponenti hanno chiesto che sia seguita la procedura d'urgenza.

TOSATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOSATO. Chiedo anch'io che sia seguita la procedura d'urgenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Avverto che la proposta di legge sarà trasmessa alla Commissione competente, la quale riferirà oralmente nella seduta di lunedì.

(Così rimane stabilito).

**Svolgimento di una interrogazione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della interrogazione degli onorevoli Pesenti Antonio e Clocchiatti, ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, « per sapere perché in seguito ad una spontanea dimostrazione di reduci e di disoccupati, avvenuta il 2 luglio 1948, a Legnago (Verona), dimostrazione che ha raccolto più di 5000 persone, sono stati operati 52 fermi indiscriminati anche verso cittadini, che non avevano nemmeno partecipato alla dimostrazione, 20 dei quali tramutati in arresto e denunciati, anche se durante tutto il corso della manifestazione i dimostranti non abbiano compiuto reati di sorta ».

L'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

MARAZZA, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Nel pomeriggio del 2 luglio, mentre si svolgeva in Legnago una manifestazione di protesta contro la disoccupazione, gruppi di dimostranti istituivano sulle strade di accesso al comune due posti di blocco e quindi, diretti poi verso il pastificio Todeschini, ne tentavano l'invasione.

Intervenuti i carabinieri della locale tenenza, l'ordine veniva ristabilito. Senonché, a questo punto, su una delle strade già bloccate e per la quale i dimostranti stavano defluendo, ebbe a transitare tale Barone Treves, proprietario del luogo, che i dimostranti costrinsero a recarsi in municipio, dove gli venne intimato di impegnarsi per iscritto a versare cinque milioni in favore dei disoccupati.

Intervenuti i carabinieri e da essi liberato, lo stesso Treves veniva poco dopo fermato da altri dimostranti che, a loro volta, lo costrinsero ad avviarsi verso la Camera del lavoro. In prossimità della caserma dei carabinieri, tuttavia, il Treves riuscì con uno stratagemma a sfuggire alla folla ed a riparare nella caserma medesima, abbandonando l'automobile.

In seguito a ciò, mentre da alcuni si saccheggiava la macchina asportandone quanto possibile e gravemente danneggiandola, la massa assalì la caserma volendo impadronirsi del Treves; né desistette dal tentativo che quando, ore dopo, arrivarono ai carabinieri adeguati rinforzi. Frattanto due carabinieri ed un agente, rimasti isolati, venivano dalla folla seriamente malmenati e disarmati; un carabiniere, inoltre, venne derubato del portafoglio contenente settemila lire.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Ritornato l'ordine a Legnago, la pubblica sicurezza venne informata di un'altra dimostrazione, in atto a Porto Legnago; venne perciò inviato laggiù un reparto, il quale fu accolto al suo arrivo oltre che dalle solite contumelie, anche da una sassaiola che costrinse gli agenti a sciogliere l'assembramento.

Vi furono contusi dall'una e dall'altra parte. Vennero fermati cinquantasei partecipanti al disordine; di questi, venti vennero denunciati in istato di arresto e quattro in latitanza; altri cinque vennero denunciati a piede libero. A sei degli arrestati venne accordata, dall'Autorità giudiziaria, la libertà provvisoria. A carico dei latitanti venne per contro emesso, dalla stessa autorità giudiziaria, mandato di cattura.

Le imputazioni loro mosse vanno dalla resistenza aggravata a pubblico ufficiale all'oltraggio, alle percosse, al danneggiamento, al furto pure aggravato, all'istigazione a delinquere e fin'anche alla rapina.

L'istruttoria venne avocata dal Procuratore Generale della Corte di appello di Venezia e il relativo giudizio si ritiene di prossima celebrazione avanti la sezione di Corte di assise di Verona.

PRESIDENTE. L'onorevole Clocchiatti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CLOCCHIATTI. Onorevole Presidente, evidentemente, dopo l'interrogazione dell'onorevole Cavallari sui fatti così gravi di Bondeno, dove si sono avuti 14 feriti alla schiena e un morto, non potevo pretendere che l'onorevole Sottosegretario quest'oggi desse soddisfazione a noi. Innanzitutto, dalle conclusioni dell'onorevole Sottosegretario risulta che i detenuti di Legnago non sono imputati per i posti di blocco. A noi non risulta che in quella zona vi siano stati posti di blocco. È vero invece che in quel giorno a Legnago il barone Treves, passando nel momento della manifestazione dei disoccupati, è stato avvicinato dalle donne della località; e si tenga presente che il Treves è proprietario a Legnago di 3.200 campi veronesi ed è famoso per la sua arroganza verso i lavoratori e per non applicare l'imponibile di mano d'opera. Di conseguenza i manifestanti hanno chiesto semplicemente al Treves di mantenersi in quelli che sono i suoi doveri verso la cittadinanza.

Si ricorda inoltre che in quel giorno a Legnago (l'onorevole Sottosegretario evidentemente non è informato dal tenente dei carabinieri Vera) i carabinieri della caserma hanno sparato, questa volta per fortuna in

aria; ma quel che è più grave è che, data l'eccitazione in seguito alla sparatoria, la folla ha disarmato qualche carabiniere, cosa certamente deprecabile, ma è ancor più deprecabile che i carabinieri senza motivo...

POLETTI. Non senza motivo, perché è stato dato l'assalto alla caserma.

CLOCCHIATTI. Evidentemente, se questo è avvenuto, è perché il Treves in quel momento si era rifugiato dai carabinieri.

*Una voce a destra.* Perché, doveva farsi scannare? (*Commenti*).

CLOCCHIATTI. Ebbene, io domando a lei, onorevole Poletto, quale deputato della regione, se è vero che Giusti Bruno democristiano e non comunista, rifugiatosi in casa sua, è stato rincorso, raggiunto, percosso ed arrestato. E soltanto perché ha dimostrato di essere iscritto al partito democristiano i carabinieri lo hanno rilasciato.

Secondo: le domando se è vero che Livoni professor Lino, segretario democristiano, sorpreso all'Osteria Tre Mori è stato percosso...

POLETTI. Ha riconosciuto che l'hanno percosso con ragione! (*Vivi commenti all'estrema sinistra*).

CLOCCHIATTI. E così dicasi, onorevole Sottosegretario, per altri 14 cittadini di Legnago. Ora il fatto grave avviene in questo momento: sono state arrestate altre venti persone che non erano sul luogo nel momento dell'agitazione e dei disordini. Tutte queste persone, salvo sei, sono ancora nel carcere di Verona dopo sei mesi di detenzione, e chi li ha fatti arrestare è stato quel tenente Vera, il quale, dopo averle arrestate, le ha fatte percuotere per estorcere loro delle confessioni. Il tenente Vera è stato denunciato all'autorità giudiziaria, e vorrei sentire dall'onorevole Sottosegretario quando verrà data l'autorizzazione a procedere contro di lui, perché egli è colpevole di violenze che non sono ammesse dalla Costituzione.

Noi siamo abituati, onorevole Sottosegretario, alle sue risposte. Ma i fatti dimostrano che c'è una violazione flagrante della Costituzione e degli articoli 13 e 14 del Codice penale. E c'è qualcosa di peggio: sono state date delle legnate in sede di istruttoria.

È presente il signor Ministro Grassi. Mi dica, signor Ministro, quando intende concedere l'autorizzazione a procedere, affinché questo signor tenente vada almeno a raggiungere questi cittadini italiani, che ingiustamente si trovano nelle carceri di Verona!

GUADALUPI. Quando sarà abolito l'articolo 16 del Codice di procedura penale. Solo allora e non prima!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

CLOCCHIATTI. Ebbene, io dico che se i nostri dirigenti del Governo ispirassero la polizia ad un contegno diverso, queste cose non avverrebbero! Ma vorrei dire qualcosa di più, e vorrei dirla specialmente ai deputati veneti: si pensi a dar lavoro a Legnago, che è stata una delle cittadine più bombardate durante il tempo di guerra. I suoi edifici e le sue fabbriche sono ancora distrutti, i ponti sull'Adige sono da costruire, e ci sono in quella città 2.200 disoccupati. (*Interruzione del deputato Spiazzi*):

POLETTI. E due anni di amministrazione socialcomunista non sono valsi a sanare questa situazione!

CLOCCHIATTI. È responsabile il Governo democristiano, che detiene il Ministero delle finanze e del tesoro, non è l'Amministrazione comunista che non può costruire strade ed edifici pubblici! È il Governo che deve pensarci, e voi deputati di Verona, invece di fare opera di scissionismo, dovrete fare opera volta al fine di dare pane e lavoro ai lavoratori di Legnago! (*Applausi all'estrema sinistra*).

POLETTI. Non attraverso assalti alle caserme, però!

PRESIDENTE. Onorevole Poletto, ho sentito le sue interruzioni. La prego di tener presente che quando un deputato vuole interloquire su questioni a proposito delle quali possiede elementi di fatto, ha un mezzo semplice per farlo: può presentare una interrogazione.

#### Presentazione di disegni di legge.

GIOVANNINI, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANNINI, *Ministro senza portafoglio*. Mi onoro di presentare alla Camera, per incarico del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'accordo col Ministro del tesoro, un disegno di legge concernente la revisione del trattamento economico dei dipendenti statali.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro Giovannini della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Commissione competente.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge concernente il riordinamento del Tribunale supremo militare.

PRESIDENTE. Do atto al Ministro della difesa della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Commissione competente.

#### Per l'inversione dell'ordine del giorno.

PICCIONI, *Ministro senza portafoglio, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCIONI, *Ministro senza portafoglio, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Chiedo che, invertendosi le materie all'ordine del giorno, sia discusso subito la proposta di legge Bergmann sulle elezioni regionali.

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRASSI, *Ministro di grazia e giustizia*. Chiedo che abbia la precedenza nella discussione anche la proposta di legge Spallino, recante modificazioni ed aggiunte al Codice di procedura civile.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito è stata chiesta l'inversione dell'ordine del giorno. Se la Camera consente, potremmo oggi discutere la proposta di legge Bergmann e domani, in principio di seduta, la proposta Spallino.

GUADALUPI. Noi ci opponiamo.

DUCCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DUCCI. Onorevole Presidente, faccio presente che, per quanto i problemi che hanno attinenza alla marina mercantile abbiano scarsa importanza, non possono essere trattati a questa stregua, spezzettati in due, tre quattro sedute e posposti ad altri problemi che pur sono urgenti, ma per i quali noi abbiamo designato oratori che non sono presenti. Chiedo pertanto che continui la discussione del disegno di legge relativo alle costruzioni navali, secondo l'ordine del giorno stabilito.

COLITTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLITTO. Signor Presidente, i due disegni di legge per i quali è stata chiesta l'inversione dell'ordine del giorno, constano ciascuno di un solo articolo. Io penso che in dieci minuti tutti e due i disegni di legge possano essere discussi e votati.

CONSIGLIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole Ducci e ritengo che non si possa invertire l'ordine del giorno.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

PRESIDENTE. Pongo in votazione la richiesta di inversione dell'ordine del giorno.  
(Non è approvata).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

**Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Ricordo che la discussione è stata sospesa all'articolo 3, del seguente tenore:

« Il Comitato di cui all'articolo precedente è composto:

1°) del Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;  
2°) del Direttore generale del naviglio;  
3°) del Direttore generale del traffico e della navigazione;

4°) di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

5°) di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro per la marina mercantile.

« Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed uno tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII.

« Il Comitato ha pure il compito di esprimere il suo parere sui progetti delle navi da adibire ai servizi di comunicazione indispensabili. In tal caso il Comitato è integrato con 2 delegati del Ministero della difesa - marina ».

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti aggiuntivi che non sono stati svolti nella seduta di ieri: uno degli onorevoli Serbandini e Ducci, l'altro degli onorevoli Mazza ed altri. Inoltre, è stato presentato il seguente articolo aggiuntivo 3-bis, dall'onorevole Corbino:

« La riserva del 30 per cento di cui all'articolo precedente non deve far superare ai cantieri meridionali il coefficiente di produttività medio degli altri cantieri nazionali.

« Per cantieri meridionali si intendono i cantieri delle coste al sud del parallelo di Roma e quelli della Sardegna ».

Vorrei far notare all'onorevole Corbino che questo articolo avrebbe dovuto esser proposto come articolo 2-bis.

CORBINO. Io ho presentato l'articolo come 3-bis perché ieri sera l'articolo 2 era

già approvato e si era cominciata la discussione sull'articolo 3.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato dall'onorevole Cappugi il seguente articolo aggiuntivo 2-bis:

« Se, effettuate le assegnazioni di nuove costruzioni ai cantieri navali dell'Italia meridionale in modo da assicurare ad essi un lavoro corrispondente alla loro capacità produttiva, risultasse disponibile un quantitativo di tonnellaggio sulla percentuale del 30 per cento di cui all'ultimo comma dell'articolo 2, è in facoltà del Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, di provvedere alla assegnazione di tale eccedenza agli altri cantieri nazionali, secondo i criteri indicati nello stesso articolo 2 ».

GUADALUPI. Chiedo di parlare per una pregiudiziale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. A me pare che, essendosi passati a discutere sull'articolo 3, sia precluso il diritto di presentare emendamenti ad un articolo approvato.

ANGELINI, *Relatore*. Sono aggiuntivi, non sostitutivi.

PRESIDENTE. Articoli aggiuntivi possono essere proposti da qualsiasi membro dell'Assemblea in qualsiasi momento durante la discussione del disegno di legge, anche alla fine. Si tratterà poi di vedere, se l'emendamento fosse approvato, quale posto dovrebbe occupare.

COVELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. La discussione di emendamenti aggiuntivi dovrebbe esser possibile, quando essi non limitino l'oggetto dell'articolo già approvato; perché altrimenti arriveremo alle mille ed una notte: ci sarebbero tanti articoli aggiuntivi, quanti sarebbero necessari per limitare quello approvato. Siccome nel caso in esame l'intento è particolarmente chiaro, cioè è limitativo, io credo che non si possano discutere questi emendamenti.

PRESIDENTE. È questione che ella farà al momento opportuno.

COVELLI. Penso che spetti al Presidente di interpretare prima di me il Regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente potrà essere invitato da uno dei membri dell'Assemblea a prendere in considerazione una proposta di preclusione. Questo avverrà quando avrà luogo la discussione degli emendamenti presentati.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Pertanto invito l'onorevole Serbandini a svolgere il suo emendamento:

« *Al primo comma, n. 5°), dopo le parole: di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro della marina mercantile, aggiungere: due di tali esperti saranno scelti in rappresentanza delle categorie lavoratrici interessate su proposta delle loro organizzazioni sindacali* ».

SERBANDINI. Lo svolgerà l'onorevole Ducci, secondo firmatario.

PRESIDENTE. Sta bene.

DUCCI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento aggiuntivo da noi proposto all'articolo 3 tende ad immettere due rappresentanti della classe lavoratrice nel Comitato tecnico, a cui è affidato il compito, meramente consultivo, essendo quello deliberativo riservato all'onorevole Ministro, di ammettere ai benefici della presente legge quelle costruzioni navali, che più rispondano all'urgente bisogno ed alle necessità del Paese.

Il nostro emendamento, onorevole Ministro, non inficia in alcuna maniera, né nella sostanza, né nei concetti informativi, il presente disegno di legge. Esso tende unicamente a dare un riconoscimento, morale più che altro, all'operosità delle maestranze cantieristiche, che devono con la loro opera concorrere alla rinascita della marina italiana.

Si è detto in seno alla Commissione, per rigettare l'emendamento sul quale noi insistiamo, che il Comitato non si deve chiamare tecnico solamente in maniera formale, ma deve essere un Comitato tecnico anche nella sostanza, e che, immettendo due rappresentanti della classe lavoratrice, questo Comitato si verrebbe ad inquinare, direi quasi, con una nota politica.

Noi non vediamo nell'emendamento proposto alcun colore politico. Noi riteniamo che, in regime di democrazia, sia direi quasi doveroso dare, in maniera formale, ai tecnici ed agli operai, che concorrono alla ricostruzione di quelle che sono vere e proprie opere d'arte, le nostre navi, un riconoscimento che oltre tutto otterrebbe anche un altro effetto: quello di stimolare l'operosità e l'interessamento delle nostre classi cantieristiche. Si è detto finora che l'inclusione di questi due rappresentanti solleverebbe fatalmente un cozzo di interessi, che affiorerebbe inevitabilmente, ritardando l'esecuzione dei lavori. Ora, io penso: dove si potranno trovare due rappresentanti delle classi lavoratrici che, nelle attuali condizioni in cui versano i cantieri privi di lavoro, in ma-

niera diretta o indiretta si prestino a ritardare questi lavori, esponendosi al fatto di vedere i loro rappresentanti spinti verso la disoccupazione e verso la fame?

Si è poi usato, oltre a questo argomento, che a mio modo di vedere è specioso nella sua essenza, un altro che è stato l'argomento principe citato dal Ministro nel suo discorso conclusivo. Si è detto: se noi ammettiamo la rappresentanza delle classi lavoratrici in seno al Comitato tecnico, noi siamo portati ad ammettere anche la rappresentanza dei liberi armatori. Onorevoli colleghi, io non vedo la ragione né i punti di contatto di questo parallelo che si è voluto istituire per respingere la rappresentanza delle classi lavoratrici: da un lato noi abbiamo una categoria la quale riceve dallo Stato, a fondo perduto, cospicui sussidi in danaro ed esenzioni fiscali per creare uno strumento di lavoro che resterà di sua proprietà e che essa sfrutterà senza dividerne gli utili con nessuno; dall'altra parte, una categoria che concorre potentemente alla creazione di questo strumento di ricchezza e che viene strettamente remunerata in proporzione della operosità che essa dà per questa ricostruzione. Mentre ammettere i rappresentanti della prima categoria sarebbe, a mio modo di vedere, dare un'ingiuriosa tutela allo Stato, ammettere i secondi mi sembra sia un dovere democratico nel vero senso della parola.

L'onorevole Corbino, nel suo ben ponderato intervento di sabato scorso, poneva giustamente in rilievo come forse per la prima volta si è discussa una legge in sede di Commissione in cui la minoranza ha portato un contributo modesto di critica, ma costruttivo, ed ha fatto completamente astrazione da tutte quelle astiosità polemiche che forse troppo spesso ricorrono nelle nostre discussioni. È un filo tenue che si è creato, ma potrebbe essere il primo di una trama che porterebbe giovamento non a noi o a voi, onorevoli colleghi della maggioranza, ma che potrebbe essere di grande profitto per tutta la Nazione. Da voi dipende il tagliarlo per una ingiusta prevenzione verso le classi lavoratrici. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Mazza ha presentato il seguente emendamento, insieme con gli onorevoli Schiratti, Giacchero, Firrao, Fina ed altri:

« *Al primo comma, dopo il n. 3°), aggiungere: del direttore generale dei servizi tecnici* ».

Ha facoltà di svolgerlo.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

MAZZA. Onorevole Presidente, il mio emendamento non credo abbia bisogno di svolgimento. Io ho chiesto che sia incluso fra i componenti del Comitato tecnico il dirigente dei servizi tecnici della marina mercantile, perché con grande sorpresa, mentre ho visto elencati il direttore generale del naviglio, il direttore generale del traffico e della navigazione, noto la mancanza del dirigente dei servizi tecnici. Mi si fece notare che il servizio non era ancora ben riorganizzato. A me questa non sembra una valida opposizione, in quanto anche se non vi è per il momento, si può sempre provvedere l'inclusione in seno al Comitato della persona che sarà poi incaricata della funzione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione sugli emendamenti presentati.

ANGELINI, *Relatore*. Sull'emendamento dell'onorevole Covelli la Commissione non è d'accordo, perché ritiene che quando si sia adottata la formula: «cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro»; essa costituisca sufficiente garanzia di avere nel Comitato, di cui all'articolo 3, delle persone autorevoli, tecnicamente capaci. E quanto al fatto che si vuol realizzare e cioè che questi tecnici siano scelti fra persone «non legate a interessi particolari», è ovvio che il Ministro, nel procedere alla nomina di questi esperti, si curerà di indagare se essi siano uomini che abbiano una indipendenza di giudizio, o se siano legati ad interessi particolari.

È molto difficile stabilire, *a priori*, quali sono gli eventuali interessi particolari di una determinata persona e fino a quale limite questi particolari interessi giungano; se si tratta di semplici amicizie, o se invece esistono relazioni dipendenti da attuali o passati rapporti di affari. È un apprezzamento che francamente è difficile poter fare con quella necessaria chiarezza e garanzia di verità che occorrono per assicurare una effettiva neutralità. Quando noi abbiamo parlato di esperti di chiara fama scelti dal Ministro, abbiamo voluto sottolineare la posizione di preminenza nel campo tecnico di questi esperti; esperti, cioè, che si sono affermati nella vita nazionale, come uomini capaci, dal punto di vista tecnico, di assolvere al loro compito delicato e difficile e, dal punto di vista morale, indipendenti ed onesti, tali da garantire di adempiere, con la maggiore libertà di giudizio, alle loro funzioni.

Per quanto si riferisce all'emendamento Serbandini, già dissi nelle mie relazioni, scritta ed orale, il nostro pensiero. Noi sap-

piano perfettamente qual'è il valore tecnico delle maestranze dei nostri cantieri e dei nostri marittimi, e rappresenta per noi un tormento il pensare che quelle maestranze specializzate, che sono una tradizione gloriosa del nostro Paese, possano domani non avere del lavoro e che si possano disperdere. Noi vorremmo e vogliamo fare quanto è possibile per loro, per poterli conservare attraverso il rinnovamento e la ricostruzione industriale dei cantieri, e attraverso la ulteriore ricostruzione della nostra marina mercantile. Ma l'includere due rappresentanti dei lavoratori nel Comitato tecnico, significherebbe aprire la porta anche a rappresentanti di altre categorie interessate, e metterci, cioè, nella condizione di far entrare nel Comitato tecnico, anche i rappresentanti di altri interessi, quali gli armatori, gli industriali ecc. E come sceglierli? Gli operai non appartengono ad un solo settore; abbiamo il settore degli operai dei cantieri, abbiamo il settore dei marittimi, abbiamo il settore della pesca, abbiamo il settore del piccolo cabotaggio; abbiamo infine delle organizzazioni sindacali diverse... Che cosa facciamo?

Noi pensiamo che questo Comitato tecnico debba rimanere immutato come è stato proposto, senza ingresso di rappresentanze di nessuna categoria, perché il carattere di questo Comitato essendo squisitamente tecnico, possa rapidamente assolvere, senza interferenze di interessi, al compito che gli è stato demandato.

Per quanto si riferisce all'emendamento Mazza, dichiaro che anche su questo emendamento la Commissione si manifestò contraria, non tanto perché non sia giusto che il direttore generale dei servizi tecnici dica la sua parola in sede di esecuzione della legge, ma proprio perché questa parola la possa dire, come ulteriore strumento tecnico di controllo a disposizione del Ministro. In sostanza, vi sarà un Comitato tecnico, e vi è un Ufficio tecnico del Ministero; così il Ministro ha a disposizione due organi.

Quindi, anche a questo emendamento la Commissione è contraria.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro della marina mercantile ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole Relatore. Per mio conto, vorrei aggiungere qualche altro elemento, perché si tratta di un articolo di particolare importanza.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Vorrei pregare l'onorevole Mazza di riflettere che se non abbiamo messo nel Comitato il capo dell'ufficio tecnico è proprio per il motivo che ha detto il Relatore, cioè per avere un duplice controllo, in modo che si possano controllare i lavori del Comitato stesso. Quindi, abbiamo pensato che era più opportuno avere due controlli separati.

GUADALUPI. Controlli di che cosa?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. E vengo all'emendamento dell'onorevole Covelli e a quello degli onorevoli Serbandini e Ducci. Mi pare che l'onorevole Covelli ieri abbia sollevato il problema dei cinque esperti di chiara fama, e vuole che si aggiunga l'espressione « non legati ad interessi particolari ». L'onorevole Ducci sostiene che due di questi cinque esperti componenti il Comitato debbano essere scelti in rappresentanza delle categorie lavoratrici interessate.

Esporrò brevemente come né l'emendamento Covelli né l'emendamento Ducci possono essere accolti. Perché? Prima di tutto perché la rappresentanza degli interessi di categoria, sia pure in una forma molto generica, è già assicurata attraverso il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile. Il presidente del Comitato tecnico è il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, il quale deve esprimere gli interessi di tutte le categorie che sono rappresentate nel Consiglio superiore. Nel Consiglio superiore vi sono gli armatori, ma vi sono anche i portuali, i marinai e i marittimi.

Io vorrei dire all'onorevole Covelli che egli indubbiamente non interpreta esattamente lo spirito della legge in questo punto, perché se noi avessimo voluto mettere nel Comitato dei rappresentanti di interessi di categorie, noi lo avremmo fatto direttamente e avremmo designato rappresentanti degli armatori e dei marittimi. Non l'abbiamo voluto fare. Abbiamo voluto che i cinque esperti fossero nominati dal Ministro e avessero, quindi, una funzione obiettiva.

Ma, quando diciamo questo, non vogliamo escludere che gli esperti che il Ministro può scegliere possano essere persone che possano far parte o dell'armamento o dei marittimi. Può darsi che io ritenga di nominare un ingegnere navale che faccia parte della Confederazione del lavoro, ma nell'atto in cui questi è nominato, egli è nominato non come rappresentante di categorie, ma come rappresentante degli interessi generali.

Ecco perché quando si dice che il Ministro ha il diritto di nominare cinque esperti di chiara fama, e questi cinque esperti li nomina non come rappresentanti di categorie ma come rappresentanti dell'interesse generale, mi pare che basti. Io posso trovare un armatore che sia un perfetto gentiluomo e posso nominarlo esperto di questo Comitato. Non vedo perché questo non dovrebbe avvenire.

Perché volete escludere questa facoltà del Ministro? Che cosa vuol dire l'espressione: « Non legati ad interessi particolari »? Tutti sono legati ad interessi particolari. Così, un ingegnere navale può aver lavorato per conto di un cantiere, di una cooperativa, ecc. Se saranno nominati esperti di questo Comitato, essi si sentiranno investiti non di rappresentanze di categorie, ma di interessi generali.

Ecco perché prego l'onorevole Covelli di ritirare il suo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 3 fino al numero 3° incluso, al quale non sono stati presentati emendamenti.

« Il Comitato di cui all'articolo precedente è composto:

- 1°) del Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;
- 2°) del Direttore generale del naviglio;
- 3°) del Direttore generale del traffico e della navigazione ».

(È approvato).

Passiamo ora all'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Mazza, non accolto dalla Commissione né dal Governo.

Onorevole Mazza, ella insiste nel suo emendamento?

MAZZA. Vi insisto.

PRESIDENTE. Lo pongo allora in votazione.

(Non è approvato).

MAZZA. Trionfo della logica! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Mazza, spero che la sua coscienza marinara non la porterà a fare commenti all'esito della votazione.

Passiamo ora al punto 4 del primo comma, sul quale non sono stati presentati emendamenti. Esso è così formulato:

« 4°) Di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).



## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'onorevole Covelli.

« Al primo comma, sostituire il n. 5°) col seguente:

5°) di cinque esperti di chiara fama, non legati ad interessi particolari, scelti dal Ministro ».

PRESIDENTE. Onorevole Covelli, ella insiste nel suo emendamento?

COVELLI. Vi insisto e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Poiché ella insiste nel suo emendamento non può chiedere di parlare per dichiarazione di voto.

COVELLI. Io faccio parte di una Commissione, e dissento dal parere espresso dal Presidente della Commissione. Quindi chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Non insista, onorevole Covelli: non ha facoltà di parlare per dichiarazione di voto.

CONSIGLIO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO. Voterò a favore di questo emendamento dell'onorevole Covelli, ma ringrazio l'onorevole Ministro per i chiarimenti che ci ha dato. Ora riteniamo, senza per questo voler mettere in dubbio le sue intenzioni, che siano proprio gli armatori che non debbano essere rappresentati in questa Commissione.

Siamo sicuri che esistono esperti di chiara fama che non siano legati ad interessi particolari, quindi questo non menoma affatto il Ministro e nello stesso tempo credo che nessun emendamento sia più chiaro ed onesto di questo proposto dall'onorevole Covelli.

Questa è la ragione per cui voterò in favore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Covelli non accolto né dalla Commissione, né dal Governo.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il punto 5°) dell'articolo 3 nel testo proposto dalla Commissione:

« 5°) di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro per la marina mercantile ».

(È approvato).

Porrò ora in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dagli onorevoli Serbandini e Ducci.

SERBANDINI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Nel dichiarare che naturalmente voterò a favore dell'emendamento, faccio appello ai colleghi perché, superando lo stato di disattenzione generale, considerino che con questo voto si tiene fede o meno ad un principio fondamentale della Costituzione. Si è proposto, infatti, che dei cinque esperti previsti dall'articolo 3, due siano scelti in rappresentanza dei lavoratori interessati. Sul fatto, che questi lavoratori darebbero un importante apporto di capacità tecnica, sia il Presidente della Commissione che il Ministro si sono dichiarati d'accordo. Cosa hanno obiettato, allora? Hanno obiettato che inserendo la rappresentanza dei lavoratori si dovrebbe per conseguenza ammettere anche la rappresentanza della categoria dirimpettaia degli armatori e quindi il Comitato tecnico si trasformerebbe in una specie di parlamento.

È su questo che voglio richiamare la vostra attenzione, perché mi pare che proprio questa giustificazione, con cui si vuol respingere l'emendamento, contrasti con un principio essenziale della Costituzione a cui tutti ci siamo impegnati: voglio dire la preminenza che secondo la Costituzione dovrebbero avere i lavoratori nella Repubblica democratica italiana.

Lei ha detto, signor Ministro, che questa legge è stata fatta con scopi principalmente di carattere sociale; se così è, vuol escludere dal Comitato che deve collaborare con lei nel dare esecuzione alla legge, proprio i rappresentanti delle categorie lavoratrici per cui la legge è fatta?

Inoltre lei sostiene che la Commissione tecnica deve essere al di sopra della mischia: ma appunto per questo bisogna inserirvi i rappresentanti dei lavoratori: perché di fronte ai contrastanti interessi della Finmare e dell'armamento libero, essi costituiscono un elemento unitario, l'unico che garantisca la difesa degli interessi collettivi che la legge deve perseguire. Non si vuole, infatti, fare offesa ad alcuno, se si osserva che in una misura più o meno grande, più o meno diretta gli armatori hanno già nella Commissione la loro rappresentanza.

Onorevole Ministro, noi siamo in periodo natalizio e lei forse nel mondo angelico, nel mondo dei puri spiriti, mercé l'appoggio dei suoi alleati democristiani, potrà illudersi di trovare qualche esperto che non abbia rapporti con i grossi armatori per includerlo nella Commissione. Ma il periodo natalizio passerà, mentre le costruzioni navali previste da questa legge dureranno tutto l'anno, anzi tre anni...

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

PRESIDENTE. Onorevole Serbandini, si limiti ad una succinta spiegazione del suo voto.

SERBANDINI. Concludo, onorevole Presidente. Volevo avvertire l'onorevole Saragat che prima o poi quegli esperti « angelici » finirebbero fatalmente con il legarsi con l'armatore Lauro o con Costa. E volevo richiamare i colleghi sulla infondatezza delle ragioni addotte contro l'emendamento dal Presidente della Commissione: perché non v'è nessun criterio giusto e conseguente con i principi della Costituzione che impedisca di accettare i rappresentanti delle categorie lavoratrici se non si accettano i rappresentanti delle categorie armatoriali.

È per queste considerazioni che io vivamente raccomando di approvare l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento degli onorevoli Serbandini e Ducci:

« Al primo comma, n. 5º), dopo le parole: di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro per la marina mercantile, aggiungere: due di tali esperti saranno scelti in rappresentanza delle categorie lavoratrici interessate su proposta delle loro organizzazioni sindacali ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 3, al quale non sono stati presentati emendamenti:

« Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed uno tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII ».

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'ultimo comma dell'articolo 3:

« Il Comitato ha pure il compito di esprimere il suo parere sui progetti delle navi da adibire ai servizi di comunicazione indispensabili. In tal caso il Comitato è integrato con due delegati del Ministero della difesa (marina) ».

(È approvato).

Gli emendamenti degli onorevoli Corbino e Cappugi potrebbero esaminarsi alla fine della discussione, perché mi pare che essi non possano trovar posto come articoli 3-bis. Dovrebbero trovar posto, se mai, come articoli 2-bis; e allora è meglio procedere nel-

l'esame degli altri articoli del disegno di legge e discutere alla fine questi emendamenti aggiuntivi. È d'accordo, onorevole Corbino?

CORBINO. Signor Presidente: Siccome anche gli altri articoli - 4, 5 e 6 - potrebbero subire da parte nostra delle proposte di modificazioni, se fossero ora approvati gli articoli aggiuntivi, mi pare che la discussione sia necessaria.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha allora facoltà di svolgere il suo emendamento, che ricordo essere del seguente tenore:

« La riserva del 30 per cento di cui all'articolo precedente non deve far superare ai cantieri meridionali il coefficiente di produttività medio degli altri cantieri nazionali.

« Per cantieri meridionali si intendono i cantieri delle coste al sud del parallelo di Roma e quelli della Sardegna ».

CORBINO. Io vi debbo intrattenere su una questione che è sorta per effetto della nostra deliberazione di ieri sera. È una questione tecnica di estrema importanza ed io spero che riuscirò a darvi in breve gli elementi essenziali del problema.

La legge che ci è proposta ha, dal punto di vista dell'aiuto ai cantieri, un carattere organico che prescinde da situazioni locali o particolari, ed è basato sui contributi dello Stato, commisurando l'aiuto a quello che potremmo chiamare l'indice medio di inferiorità dei cantieri italiani rispetto a quelli stranieri, che - come è stato già ripetutamente detto dal relatore, dal Ministro e da tutti quelli che sono intervenuti nella discussione - deriva da tre elementi: 1º) di carattere tecnico: costo delle materie prime; 2º) enorme peso delle spese generali; 3º) sovraccarico della mano d'opera perché i cantieri non producono a pieno rendimento.

Per queste ragioni si è creduto che *grosso modo*, un contributo del 33 per cento, del prezzo delle navi italiane debba essere dato al cantiere o all'armatore o a tutti e due affinché le navi possano essere costruite.

Bisogna tenere presente che i cantieri in Italia sono alcuni di proprietà dell'I. R. I. ed altri di proprietà privata, di maniera che non vi è la possibilità di automatici compensi fra le perdite degli uni e i guadagni degli altri.

Ieri sera però, la Camera ha deliberato di dividere il mercato nazionale dei cantieri in due tronconi: cantieri meridionali e cantieri centro-settentrionali. E, allora, il criterio unitario, che è a base della legge, evidentemente non regge più perché ora, avremo

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

costi differenti nel gruppo dei cantieri meridionali e nel gruppo degli altri cantieri.

Se il 30 per cento che noi abbiamo assegnato ai cantieri meridionali fosse corrispondente alla loro capacità di costruzione il problema non sorgerebbe, perché la posizione relativa non sarebbe mutata. Ma, in base al calcolo della potenzialità attuale, il rapporto è di 15 a 85, non di 30 a 30; e se ci si riferisce alla potenzialità teorica il rapporto è di 21 a 79.

Che cosa accade allora? Assegnando i lavori ai cantieri, non li potremo più assegnare proporzionalmente a tutti i cantieri della Repubblica; ma li dovremo assegnare relativamente di più ai cantieri dell'Italia meridionale.

E questo è quanto la Camera, con la sua deliberazione di ieri, ha voluto.

Ma quali sono le conseguenze? Che i cantieri dell'Italia meridionale lavorando in pieno avranno un onere relativo di spese generali e di carico di mano d'opera molto più basso dei cantieri del resto della Penisola e quindi, il margine concesso con i provvedimenti che noi esaminiamo diventerà più alto per i cantieri meridionali e più basso per i cantieri delle altre parti d'Italia.

Ripeto, se i cantieri fossero tutti dello stesso proprietario, la cosa non avrebbe nessun interesse. Ma, nei cantieri dell'Italia meridionale, a fianco a quelli dell'I. R. I., ve ne sono anche alcuni che sono privati, ed evidentemente il costruttore privato che si giova delle agevolazioni concesse al gruppo dei cantieri meridionali, o se le tiene per sé, e quindi guadagna molto di più di quello che avrebbe guadagnato se noi non avessimo riservato il 30 per cento ai cantieri meridionali, oppure ne fa oggetto di contrattazione con gli armatori per avere maggiori ordinazioni di navi.

In altri termini, la differenza di compenso che nasce dall'incremento di attività, che la legge automaticamente impone ai cantieri del Sud, si risolve in un vantaggio per alcuni dei cantieri privati.

Può accadere che i cantieri meridionali non abbiano la capacità sufficiente per provvedere a tutte le navi che sono state loro assegnate. Il 30 per cento rappresenta 78 mila tonnellate, ed evidentemente queste 78 mila tonnellate non potranno essere assorbite al Sud: noi avremo assegnato questo tonnellaggio ai cantieri meridionali, ma essi non hanno possibilità di costruirlo.

Se dovessimo avere una espansione dei cantieri meridionali per assorbire il maggior

tonnellaggio loro assegnato; noi andremmo incontro ad una espansione dei cantieri fatta sotto lo stimolo dello Stato. E credo che questa sarebbe una grande iattura.

Potrebbe accadere — e l'onorevole Cappugi perdoni se io intervengo ad interpretare così il suo pensiero — che noi si possa cedere ad altri cantieri quella frazione di tonnellaggio assegnata ai cantieri del Sud e che essi non possono costruire.

Quindi, come voi vedete, c'è prima un problema di assegnazione di costruzioni, da ripartire, fra Nord e Sud; poi un problema di determinazione dei maggiori benefici che derivano ai cantieri del Sud per il fatto che essi lavorano a pieno; ed infine un problema di determinazione dei minori benefici per i cantieri del resto d'Italia, perché evidentemente la maggiore attività dei cantieri meridionali non potrà svolgersi che a spese dei cantieri settentrionali.

Questo è il problema che, come voi vedete, io vi ho voluto esporre nella sua natura esclusivamente tecnica e, se voi consentite, anche un pochino politica per il riflesso sul maggior guadagno dei cantieri privati meridionali, che sarebbe indubbiamente conseguenza della rigorosa applicazione delle norme approvate.

Evidentemente non possiamo tornare sulla deliberazione di ieri. L'abbiamo presa; io sono convinto che abbiamo sbagliato, ma dobbiamo rispettare la volontà dell'Assemblea che ha deliberato. Cerchiamo, però di attenuarne le conseguenze. Ora, per ottenere questa attenuazione non abbiamo che due vie: o ci riferiamo ad un coefficiente di produttività medio di tutti i cantieri e adeguiamo quindi l'attività dei cantieri meridionali al coefficiente medio di tutti i cantieri nazionali; ma non so se in tal modo potremo più rispettare la regola del 30 per cento, anche se elimineremmo i guadagni speculativi dei cantieri privati meridionali; oppure, si accetta la conseguenza costituita da tale guadagno, ma si decide di autorizzare lo storno — diciamo così — della maggiore possibilità della produzione del Sud non utilizzata ai cantieri del Nord: formula Cappugi.

Io sono per la formula della parità dei coefficienti di produttività, perché è quella che mi dà la certezza della più economica attività dei cantieri ed esclude in modo assoluto qualsiasi possibilità di indebiti guadagni privati.

Qualche collega ha fatto altre proposte che ora illustrerò. Io non credo che noi potremo forse risolvere il problema seduta

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

stante. Io l'ho voluto porre perchè eventualmente noi possiamo rimettere alla Commissione lo studio di una formula che possa appagare tutti. Ciò ci consentirebbe di andare avanti nell'approvazione della legge, subordinatamente a quello che sarà deciso in sede successiva dalla Commissione e quindi dalla Camera. Ma è bene che sulla questione fondamentale la Camera si pronunci, se crede di pronunciarsi, data la sua importanza tecnica e la sua (se consentite) delicatezza politica.

COVELLI. Chiedo di parlare per una preclusione.

PRESIDENTE. Lei intende proporla soltanto a proposito dell'emendamento dell'onorevole Corbino o anche a proposito dell'emendamento dell'onorevole Cappugi? In questo caso le darò la parola dopo che l'onorevole Cappugi avrà svolto il suo emendamento.

COVELLI. Ella mi dovrebbe dire, onorevole Presidente, se a norma del Regolamento lei può consentire, allorché vi sia la possibilità di una preclusione, che la stessa materia venga discussa preventivamente.

PRESIDENTE. Dopo lo svolgimento dell'emendamento può essere proposta la questione preclusiva. Se ella intende proporla soltanto per l'emendamento Corbino, io posso darle facoltà di parlare.

COVELLI. Intanto io intendo proporla per l'emendamento Corbino. Dal momento che lei ritiene, per Regolamento, che l'onorevole Cappugi può riprendere l'argomento, può darsi che io chieda la preclusiva per l'emendamento Corbino e poi anche per l'emendamento Cappugi.

Se io intanto chiedo la preclusiva per l'emendamento Corbino, ella deve, se può, farmi dire qualcosa sulla preclusiva sull'emendamento Corbino. Intanto cominciamo a sbarazzare il terreno da questo emendamento.

PRESIDENTE. Dica allora le ragioni per cui ella crede di dover proporre la preclusione sull'emendamento dell'onorevole Corbino.

COVELLI. La ragione credo che sia ovvia (dal momento che oggi si parla di cose ovvie), in quanto l'emendamento Corbino, sia pure dialetticamente presentato bene, ha tutto il sapore e tutto il valore di volere neutralizzare o quanto meno sovvertire, o quanto meno limitare, quanto ieri è stato già votato dell'articolo 3.

Non per entrare nel merito, ma per evitare finalmente l'onorevole Corbino ad esser così cortese di non considerarsi più

un « tabù » dell'economia meridionale, vorrei dirgli che è assolutamente inesatto il complesso delle sue affermazioni in merito alla capacità produttiva dei cantieri nazionali. È stato detto qui dentro e più volte ieri da tutti i settori, dai quali si desiderava questo provvedimento, non di favore, di giustizia nei confronti dei lavoratori meridionali, che esistevano al Sud — e mi smentisca l'onorevole Corbino, se quel che dico non è esatto — ben 12 cantieri, ciascuno con scali di oltre 120 metri, il che significa che ciascun cantiere è capace di poter impostare una nave di 10 mila tonnellate. Il conto fatto dall'onorevole Corbino non supera le 75 mila tonnellate. La capacità dei cantieri meridionali va al di là delle 100 mila tonnellate. Io non so da quali fonti l'onorevole Corbino abbia attinto le notizie che ci ha ammannito qui, per cui, ad un tratto, mentre ieri così in sede di Commissione come negli ambienti vicini all'onorevole Corbino, si rimproverava a noi meridionali di aver sbagliato, perché dalla ripartizione noi avremmo potuto avere molto di più del 30 per cento, oggi ci si viene a dire che questo non è più vero, che la capacità meridionale non può coprire il 30 per cento assegnato, e che l'eccedenza di quanto assegnato ai cantieri meridionali dovrebbe essere dirottata o, come dice l'onorevole Corbino, stornata per gli altri cantieri.

Sono entrato nel merito, onorevole Presidente, per una ragione di competenza.

CAPPUGI. Questo è il mio emendamento, non quello dell'onorevole Corbino.

COVELLI. Ho risposto a quanto ha detto l'onorevole Corbino.

CAPPUGI. Neanche per sogno.

COVELLI. È questione di intendersi.

L'onorevole Corbino ha parlato — se ho udito bene — di una insufficiente capacità ed io ho sostenuto — e mi smentisca l'onorevole Corbino — che la sua affermazione è inesatta.

Sono entrato nel merito per la ragione cui ho accennato.

La preclusiva all'emendamento dell'onorevole Corbino è in relazione alla limitazione, alla neutralizzazione che esso vorrebbe, di quanto è stato sancito con l'articolo 3 votato ieri, per cui prego l'onorevole Presidente prima di passare all'emendamento dell'onorevole Cappugi di voler mettere in votazione la preclusiva sull'emendamento dell'onorevole Corbino.

GUADALUPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

GUADALUPI. Senza entrare nel merito sulle osservazioni di natura tecnica — che il nostro Gruppo si riserva di confutare quando avremo possibilità di fare delle dichiarazioni di voto in proposito — debbo eccepire la preclusiva, per l'emendamento a firma dell'onorevole Corbino, in ordine al tono e alla dizione stessa delle espressioni contenute in esso. Bisogna subito rilevare che vi è una differenza notevole fra quello presentato dall'onorevole Corbino e quello presentato subito dopo dall'onorevole Cappugi. Mentre quello presentato dall'onorevole Corbino è imperativo, è categorico direi quasi, in quanto dice: « si deve », quello dell'onorevole Cappugi è dubitativo in quanto dà delle possibilità, perchè parte dalla premessa del « se » che sarebbe condizionato al verificarsi di un determinato avvenimento. Siamo quindi autorizzati a prevedere che ove non passasse quello « imperativo » si ripiegherebbe su quello « condizionale ».

Per queste semplici considerazioni, senza entrare, ripeto, nel merito dell'emendamento e riservandomi però ogni diritto di critica a tempo opportuno, chiedo che la Camera si pronunzi contro la discussione sull'emendamento stesso, aderendo alla nostra proposta di preclusione.

LATORRE. Si può ancora intervenire dopo che l'onorevole Cappugi avrà illustrato il suo emendamento?

PRESIDENTE. Questa è questione che, secondo quanto chiede l'onorevole Covelli, dobbiamo decidere ora.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Le preoccupazioni dell'onorevole Corbino sarebbero legittime se l'assegnazione ai cantieri meridionali di un minimo del 30 per cento aprisse realmente la via a particolari speculazioni e alla possibilità che — non riuscendo il Meridione ad assorbire quel tonnello — una parte dei miliardi stanziati restasse inutilizzata.

Ma c'è da credere a una simile eventualità? Non ho qui sottomano dati precisi sui cantieri del Meridione. Ma un calcolo approssimativo è presto fatto. I cantieri italiani hanno una capacità produttiva annua di oltre 300 mila tonnellate. I cantieri meridionali rappresentano un quarto all'incirca, per maestranze impiegate e per produzione, rispetto al totale dei cantieri nazionali. Quanto potranno, dunque, costruire in un anno? Io dò cifre approssimative: saranno dalle 90 alle 70 mila tonnellate. L'articolo che abbiamo votato ieri, stabilisce che in tre

anni i cantieri meridionali avranno un'assegnazione di 80 mila tonnellate: cioè quante ne possono costruire in un anno.

Mi pare che le preoccupazioni dell'onorevole Corbino vengano a cadere. Non vi è un problema di eccessivo assorbimento nei cantieri dell'Italia meridionale. Tutt'altro. La legge purtroppo prevede soltanto la costruzione di 260 mila tonnellate. Probabilmente al Meridione ne sarebbe toccato un quarto. Abbiamo tenuto conto di una esigenza di solidarietà con il Meridione che tutte le correnti politiche si dicono d'accordo nell'accettare. E abbiamo così raggiunto il 30 per cento.

Mi sembra che siamo restati entro limiti ragionevoli, e che i pericoli prospettati non esistano. Si tranquillizzi, dunque, l'onorevole Corbino, e passiamo oltre.

ANGELINI. *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Relatore*. Quanto ha detto l'onorevole Corbino è indubbiamente interessante. Quello che lui ha detto, peraltro, noi riteniamo che doveva essere elemento di considerazione al momento nel quale la Camera ha votato, ieri, l'emendamento Latorre.

Si, in realtà, se noi esaminiamo il problema sotto il punto di vista dei costi industriali, è evidente che il cantiere il quale ha una saturazione di lavoro, potendo abbassare le sue spese generali, può praticare dei prezzi più favorevoli. Siamo d'accordo. Ma la Commissione ritiene che, di fronte alla deliberazione dell'Assemblea la quale ha stabilito che il 30 per cento dell'intero tonnello deve essere riservato ai cantieri dell'Italia meridionale, la proposta Corbino cozzava di fronte alla preclusiva. Noi ci pronunceremo poi sull'emendamento Cappugi. Dico fin da questo momento che l'emendamento Cappugi ha un altro contenuto, e di quello ne parleremo al momento opportuno.

CORBINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Non voglio far perdere tempo alla Camera, e vorrei arrivare rapidamente a una conclusione concreta. Ho presentato quell'articolo aggiuntivo unicamente per richiamare l'attenzione della Camera sopra un aspetto tecnico del problema che ieri, nella fretta della votazione, non avevamo affrontato. Io ritiro il mio articolo aggiuntivo e mi riservo di ripiegare, eventualmente, su quello proposto dall'onorevole Cappugi.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Corbino del ritiro del suo articolo aggiuntivo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgere il suo emendamento, che ricordo essere del seguente tenore:

«Se, effettuate le assegnazioni di nuove costruzioni ai cantieri navali dell'Italia meridionale in modo da assicurare ad essi un lavoro corrispondente alla loro capacità produttiva, risultasse disponibile un quantitativo di tonnello sulla percentuale del 30 per cento di cui all'ultimo comma dell'articolo 2, è in facoltà del Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, di provvedere alla assegnazione di tale eccedenza agli altri cantieri nazionali, secondo i criteri indicati nello stesso articolo 2».

CAPPUGI. Onorevoli colleghi, in effetti, dopo quello che ha detto l'onorevole Corbino e dopo quanto altri colleghi hanno aggiunto, commentando la proposta dell'onorevole Corbino, il mio emendamento è già stato svolto.

Il problema posto dall'onorevole Corbino, nella sua essenza, risponde ad un criterio di equità distributiva, che non potrebbe essere assolutamente contestato. Non c'è dubbio che assicurare ad un'azienda la piena produzione significa metterla in condizione di ottenere costi di produzione notevolmente inferiori a quelli che aziende analoghe possono realizzare lavorando solo per una parte della loro capacità produttiva. Per cui l'assumere per le assegnazioni del contributo dello Stato ai vari cantieri, come indice della misura del contributo stesso, il coefficiente medio nazionale della capacità produttiva di tutti i cantieri — ed in ciò consiste la proposta dell'onorevole Corbino — costituirebbe un principio di assoluta giustizia. Ciò non si ottiene certamente con valutazioni empiriche delle capacità produttive dei vari cantieri, paragonate, *grosso modo*, le une alle altre. Il coefficiente medio di produzione costituirebbe una base sicura per il calcolo matematico della distribuzione equa del lavoro.

*Una voce a destra.* Questa è la legge sociale.

CAPPUGI. Comunque, è certo quello che ha detto il Presidente: che assumere ora un criterio simile significherebbe incidere nella sostanza della deliberazione, che la Camera ha preso ieri sera.

Il mio emendamento, invece, assume come dato di fatto l'applicazione del criterio di assegnare ai cantieri meridionali il 30 per cento del contributo della Stato; però tien conto della preoccupante necessità di evitare un danno veramente grave, e che nessuno, neppure chi giustamente mira a garantire il lavoro ai cantieri meridionali, vor-

rebbe trascurare: quello cioè di lasciare inutilizzata una parte delle somme stanziare per il finanziamento del lavoro nei cantieri navali. Per cui, se la Camera vorrà accettare l'emendamento da me proposto, eviterà questo grave danno. Quando, per tutta la durata della legge, noi avremo garantito ai cantieri meridionali la possibilità di coprire tutta la loro capacità produttiva, ove, in eccedenza a tale capacità produttiva totalmente saturata, rimanga, anno per anno, una certa somma disponibile, è chiaro che giustizia vuole che non si tenga inutilizzata questa somma ma che la si attribuisca ai cantieri dell'Italia centrale e settentrionale i quali ancora abbiano capacità di assorbire il lavoro corrispondente. Questo è lo spirito e lo scopo cui il mio emendamento mira.

Comunque, dato che ho la parola, e per mettere a punto alcuni dati che suffragano la preoccupazione alla quale vorrebbe provvedere il mio emendamento, e soprattutto per dare elementi di calcolo sicuri all'onorevole Covelli, io preciso che da alcuni dati che ho raccolto presso i Ministeri interessati, ho potuto sapere esattamente qual'è il rapporto fra la produzione attuale e quella potenziale sia dei cantieri del centro-nord sia di quelli del sud. Questi dati si riferiscono alla produzione in tonnellate di acciaio lavorato per ciascuna giornata lavorativa. La produzione attuale, in tutti i cantieri del centro-nord, è di 232 tonnellate, mentre quella potenziale è invece di 470 tonnellate; per cui nei cantieri del Nord il lavoro che attualmente vi si svolge è pressochè la metà di quello che vi si potrebbe svolgere se i cantieri lavorassero a pieno carico.

GUADALUPI. Vi si svolge però: questa è la differenza!

CAPPUGI. Ora preciso quanto accade nel Sud. Nel meridione, invece, attualmente in tutti i cantieri si lavorano complessivamente 42 tonnellate di acciaio ogni giorno, mentre se ne potrebbero lavorare 125, il che significa che nei cantieri del Sud si lavora per un terzo dalla capacità produttiva potenziale. Pertanto la carenza di lavoro nel Nord è, rispetto alla potenzialità produttiva, della metà; la carenza di lavoro nel Sud, rispetto alla capacità produttiva, è di due terzi.

CARONITI. Tanto meglio per noi.

CAPPUGI. Quindi, che vi sia un provvedimento il quale tenda a correggere questa deficienza attuale del lavoro rispetto alla capacità produttiva, che è maggiore nel Sud rispetto al Nord, è giusto. Ma, garantita la piena produttività dei cantieri meridionali

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

io credo che la Camera si debba preoccupare di non lasciare inutilizzate somme che possono invece essere impiegate nei cantieri del centro-nord. (*Rumori*). A questo, ripeto, e soltanto a questo, intende provvedere l'emendamento che sottopongo all'esame ed all'approvazione della Camera. (*Applausi — Commenti*).

GUADALUPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. Ieri sera non sono stato presente; in conseguenza non ho potuto sostenere, come era mia intenzione, l'emendamento proposto dal collega Latorre, che portava anche la mia firma quale meridionale, ben lieto del risultato conseguito con l'approvazione dello stesso da parte dell'Assemblea. Ero e continuo ad essere convinto di battermi, come quasi tutti i colleghi meridionali d'ogni Gruppo, per un principio giusto che anche sullo stesso piano tecnico, oltre che sociale, deve trovare ampi consensi da parte di tutti voi o colleghi. Molti oratori della maggioranza, anche non meridionali, hanno riconosciuto che alla base di questo provvedimento di legge, che la Camera, dopo tanto tempo, si appresta a votare, vi è una ragione di sollievo sociale per tutte le maestranze dei cantieri navali d'Italia, come pure, che nella situazione in cui i quattro cantieri navali del Sud si trovano, da circa un anno (da quello di Napoli, a quello di Palermo, a quello di Taranto ed a quello di Castellammare di Stabia) ogni eventuale obiezione di carattere semplicemente e puramente tecnico, non può ottenere il nostro consenso. Cominciamo col dire all'onorevole Cappugi, che se è vero quanto egli ha detto circa la carenza di produttività, che è a suo dire più elevata nei cantieri del Sud nei confronti di quelli del Nord, è anche vero che i cantieri dell'Italia meridionale, particolarmente quello che ha un maggiore potenziale, di produttività: quello di Taranto, (ex Franco Tosi) — che ha 11 scali e 3200 operai, come quello di Napoli che ha altrettanta potenzialità, avendo 5 scali e circa 2300 operai — sono da più di un anno privi di commesse di lavoro. La Camera non deve dimenticare che già noi dell'Italia meridionale di ogni gruppo politico, abbiamo tempo addietro segnalato alla attenzione del Governo e vostra, questo problema in tutta la sua notevole gravità, presentando un ordine del giorno durante la discussione del bilancio del Ministero dell'industria e commercio.

In quella occasione ebbi a dire che noi dovevamo risanare in pieno la situazione non sul piano della pura e semplice contin-

genza, attraverso il pagamento di tutte le competenze arretrate da più quindicine... (ancora oggi le maestranze e gli impiegati del cantiere navale di Taranto, hanno il credito di circa due mesi di salari e stipendi...) ma, perché era necessario — proiettando nell'avvenire un eventuale provvedimento cui avrebbe dovuto con ogni premura pensare questo Governo — realizzare qualche cosa di concreto che portasse all'effettivo risanamento nell'interesse dei cantieri dell'Italia meridionale, e, quindi dell'economia nazionale. Gli scali sono vuoti (verità questa inconfutabile) cosa che non è altrettanto vera per alcuni cantieri dell'Italia del Nord. Io prego i colleghi tutti, di voler considerare e se non di accordo magari di contestare, l'esattezza di queste cifre se è vero cioè che solo alla fine del 1° semestre del 1949, il cantiere di Pietra Ligure, avrà tutti gli scali vuoti, se nel frattempo non ottenga il lavoro. Se è vero che il cantiere dell'Ansaldo di Sestri Ponente, allo stesso modo alla fine del 1° semestre del 1949 avrà tutti gli scali vuoti, mentre al disotto del 40° parallelo tutti gli scali dei cantieri navali dell'Italia meridionale da Napoli a Palermo ed a Taranto sono da più di un anno vuoti, se si esclude qualche modesto lavoro di riparazione di navi che è stato ottenuto per i diversi interventi di tutte le Commissioni interne delle deputazioni politiche, per gli sforzi che con tutto il nostro slancio abbiamo fatto ed anche per quanto l'onorevole Saragat e l'onorevole Grassi hanno voluto fare dietro le nostre sollecitazioni, onde vantare la soluzione di questo grave problema. Tutto questo è rimasto allo stato attuale non risolto. Ora, di fronte a questa situazione ed a un emendamento alla legge regolarmente approvato dalla nostra Assemblea, perché dovremmo tornare indietro? Perché dovremmo inserire, aggiungere un altro articolo, che non può a mio parere, neanche essere accolto, se si conservano e si ricollegano tra loro gli articoli che sono stati già approvati e quelli che ci accingiamo ad approvare e se si considera un fatto, molto importante — forse per questo negletto del collega Cappugi — che vi è un termine stabilito dalla legge per la costruzione delle navi, in virtù del disegno di legge al nostro esame? Fare un calcolo di potenzialità di quello che sarà il lavoro da effettuare entro tre anni, mi pare un pò sofisticare, mi pare non avere i piedi a terra, mi pare, cioè voler trascurare che, prima ancora che la legge sia approvata, è stato di molto superato il quantitativo delle 260 mila tonnellate da

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

commissionare. Significherebbe, se non ho malcapito il pensiero dell'onorevole Cappugi, che il Ministro, sentito il Comitato tecnico, potrebbe, eventualmente, da un anno dalla data dell'approvazione del provvedimento di legge, riservare quella quota di eccedenza a favore dei cantieri dell'Italia meridionale, sempre che questi non siano stati in grado di soddisfare le commesse di lavori ottenute per lo spazio di un anno. Ma io ripeto, vi sono dei termini precisi nella legge: il Comitato tecnico deve esaurire entro breve tempo il compito affidatogli, entro due mesi; anzi, se non vado errato, è stato modificato tale termine, ridotto a 30 giorni; gli armatori e la Finmare dovranno fare le richieste di costruzione entro 60 giorni. È un fatto questo, che non può trascurarsi: d'altra parte, ove non vi fosse un termine nella legge, il Comitato tecnico dovrebbe approvare i diversi progetti in breve tempo: pochi mesi. Entro 90 giorni il Ministro della marina mercantile avrà avuto certamente modo di curare la distribuzione di tutte le nuove costruzioni di navi progettate e richieste. E non potrà quindi che accadere che, entro i primi 6 mesi del prossimo anno, il Ministro Saragat avrà distribuito, in accordo con gli organi tecnici del suo Dicastero, tutto il piano di costruzioni navali delle 260 mila tonnellate ai diversi cantieri d'Italia. Non è possibile, a mio avviso, una ripartizione annuale invece di quella preventiva e precedente al triennio necessario per la realizzazione della prima parte del programma di ricostruzione navale.

Ora, voi basandovi su questi calcoli, che vanno da considerare come di molta « probabilità », dite che l'Italia meridionale non è in grado di soddisfare alle aspettative e cioè di provvedere alle 87 mila circa di tonnellate di naviglio da costruire. Ma, voi sapete — e lo ha dichiarato l'onorevole Latorre, e lo possono confermare tutti gli altri deputati dell'Italia meridionale che vivono in città marinare — che nei nostri cantieri navali solo in un anno si è in grado, fra quelli di Castellammare di Stabia, di Napoli, di Palermo e di Taranto, di costruire naviglio per circa 80 mila tonnellate. Sicché, cade la vostra osservazione, che d'altra parte urta un po' contro il senso di correttezza e il rispetto che noi dobbiamo avere per le nostre decisioni, perché a noi deputati dell'Italia meridionale con questo nuovo emendamento aggiuntivo, è sembrato quasi come se si volesse porre nel nulla da parte di alcuni colleghi — e le parole dell'onorevole Corbino,

con cui ha ritirato poco fa il suo emendamento, ce ne danno atto — l'articolo 2 approvato ieri sera, sia pure con una minima differenza di voti.

È per queste considerazioni che io ritengo che neanche la formula dubitativa, espressa evidentemente come ultimo ripiego dall'emendamento Cappugi, possa trovare accettazione dall'Assemblea. E ricordo da ultimo le parole che ha pronunciato nel suo intervento un collega dell'Italia del Nord, competente in materia, il compagno Ducci: « Si tratta finalmente di fare opera di giustizia per il proletariato dell'Italia del Sud ».

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Se i colleghi permettono, vorrei richiamarli a un semplice calcolo numerico che mi pare riuscirebbe a sgomberare il terreno da questo equivoco. Però, mi sembra che sull'equivoco tecnico si sia inserita qui una vecchia rissa municipale tra Nord e Sud, contro la quale dobbiamo reagire.

Permettete di dirlo a un genovese, a cui naturalmente premono gli interessi dei cantieri liguri. Come vede un lavoratore del Nord il problema dell'Italia meridionale? Lc vede come un problema di solidarietà popolare e nazionale, in tutti i settori, con i lavoratori, con il piccolo e medio ceto del Sud, per rimediare al totale assenteismo dei vecchi governi reazionari e per contribuire al riscatto di quelle zone particolarmente oppresse e sfruttate dagli agrari meridionali associati ai grossi capitalisti del Settentrione, gli uni e gli altri interessati a mantenere il Meridione in condizioni di spaventoso regresso, come un freno permanente alla spinta democratica e rinnovatrice delle masse popolari italiane. Ormai queste cose non si leggono soltanto negli scritti di Gramsci ma appartengono alla coscienza e all'iniziativa degli operai di Genova o di Livorno, che sanno rinunciare a qualcosa a vantaggio dei fratelli del Sud.

Quanto alla questione tecnica, io sarei pronto a firmare l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Cappugi se esistesse il pericolo che qui viene agitato. Senonché rischiamo di fare — permettetemi l'espressione — una cosa ridicola, perché ci mettiamo davanti una preoccupazione che non esiste. Che calcoli avete fatto? Avete detto che il Sud ha una capacità produttiva del 21 per cento rispetto alla massa dei cantieri nazionali. Accettiamo questa cifra, diamola per dimostrata. Voi ne desumete che assegnando all'Italia del Sud il 30 per cento, resta inavaso il 9 per cento. Senonché, noi a tutta l'Italia non assegniamo



DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

il 100 per cento della capacità produttiva dei suoi cantieri, perché l'Italia può produrre, in cifra tonda, 300 mila tonnellate all'anno, mentre noi ne assegniamo 260 mila in tre anni, cioè meno di un terzo all'anno dell'intera capacità produttiva. Ed allora, quando stabiliamo di assegnare al Sud il 30 per cento delle 260.000 tonnellate previste dalla legge che cosa ne deriva? Per spiegarci con una formula matematica, chiamiamo con X il tonnellaggio che i cantieri italiani possono costruire in un anno; con questa legge assegneremo loro annualmente (per un periodo di tre anni) meno di un terzo di X e con l'emendamento del 30 per cento verremo ad assegnare ai cantieri meridionali circa un terzo di un terzo di X, cioè un nono di X: che è non di più ma assai di meno di quel 21 per cento di cui state parlando.

Se anche dalla Russia, in seguito al recente accordo a cui accennava l'onorevole Saragat (e io considero le sue dichiarazioni in proposito come una risposta alla denuncia che ho fatto, nel mio intervento, circa gli ostacoli creati qualche tempo fa da parte governativa alle ordinazioni presentate dall'U. R. S. S. ad alcuni nostri cantieri) se dunque verranno dall'U. R. S. S. commesse per i cantieri italiani e se potranno averne vantaggio anche i cantieri del Sud, non c'è che da augurarsi che ciò avvenga rapidamente e senza ulteriori ostacoli. Purtroppo un pericolo di saturazione non esiste per i cantieri italiani, né l'ha creato per i cantieri del Sud l'emendamento votato ieri, perché quel 30 per cento, ossia quelle 80 mila tonnellate in tre anni, sono di gran lunga inferiori alla capacità produttiva dei cantieri meridionali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Relatore per esprimere su questo punto il parere della Commissione.

ANGELINI, *Relatore*. Nell'esame di questo emendamento non c'è nessuna rissa da fare, non c'è niente di ridicolo da intravedere: non c'è, praticamente, che attaccarci a delle cifre. Noi abbiamo già espresso il nostro parere ritenendo preclusivo l'emendamento Corbino. Noi riteniamo che sia precluso, dopo quanto è stato ieri deliberato, questo emendamento Corbino, e vorrei che i colleghi di tutte le parti lo guardassero con serenità. In sostanza è una legge a sfondo sociale: si tratta di dare lavoro ai nostri operai, ai nostri cantieri. Allora noi abbiamo deliberato che il 30 per cento di questo tonnellaggio, che poi è il 30 per cento dei contributi, sia destinato per far lavorare i cantieri dell'Italia meridionale. È questa una delibe-

razione sulla quale non si ritorna. L'assegnazione del lavoro quando avverrà? Avverrà al momento nel quale il programma sarà tracciato e definito, avverrà quando il Comitato tecnico si sarà pronunciato, quando il Ministro assumerà la sua deliberazione, e noi tutti siamo preoccupati che queste tappe si brucino rapidamente.

L'emendamento Cappugi come lo vediamo noi? Lo vediamo in questo senso: la Camera ha stabilito di dare il 30 per cento ai cantieri meridionali, e dobbiamo osservare la norma. Ma se al momento nel quale si faranno le assegnazioni ai cantieri meridionali noi ci trovassimo di fronte al fatto che la capacità produttiva di questi cantieri potesse saturarsi con un quantitativo di tonnellaggio inferiore al 30 per cento per la durata della legge, noi dovremmo essere obbligati a tenere bloccate delle quantità di contributi e delle quantità di tonnellaggio che diventerebbero inoperanti, mentre nello stesso momento, onorevoli colleghi, noi potremmo trovarci con delle maestranze dei cantieri dell'Italia centrale e settentrionale che fossero prive di lavoro. Che cosa dice questo emendamento? Dice: se, effettuate le assegnazioni di nuove costruzioni ai cantieri navali dell'Italia meridionale, in modo da assicurare loro per la durata della legge, un lavoro corrispondente alla loro capacità produttiva (e su questo c'è piena l'osservanza della deliberazione adottata dal Parlamento) se osservata questa determinata assegnazione, risultasse disponibile un quantitativo di tonnellaggio che...

SEMERARO SANTO. Ma non può risultare disponibile: l'ha detto l'onorevole Cappugi stesso! (*Commenti*).

ANGELINI, *Relatore*. In quel caso è in facoltà del Ministro assegnare la eccedenza alla percentuale del 30 per cento ad altri lavoratori del resto d'Italia, perché anche essi lavorino: questa è la sostanza dell'emendamento.

*Una voce a destra*. È che siamo entrati dalla porta e ci volete far uscire dalla finestra! (*Applausi*).

ANGELINI, *Relatore*. Ora, se voi ritenete che, anche verificandosi questa ipotesi...

SEMERARO SANTO. Ma non si verifica!

ANGELINI, *Relatore* ...allora, se non si verifica, non se ne preoccupi l'onorevole Semeraro; noi poniamo davanti alla nostra coscienza la possibilità che la ipotesi si verifichi. Riteniamo che, verificandosi questa ipotesi, non sia giusto che una parte del ton-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

nellaggio non sia assegnata e per questo siamo favorevoli all'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo all'emendamento Cappugi, che mi pare un emendamento che si possa difendere logicamente.

Gli argomenti sollevati adesso non mi paiono esatti. Qual'è il potenziamento virtuale massimo dei cantieri italiani? Le cifre che sono state lette dall'onorevole Cappugi sono esatte: il 79 per cento come potenziale massimo ragguagliato all'acciaio lavorato per il Nord e il 21 per cento per i cantieri dell'Italia meridionale.

Non ho preoccupazioni per il fatto che la proporzione di un terzo possa essere eccedente la capacità lavorativa dei cantieri del Sud. Ma la mia preoccupazione è che noi sopprimiamo completamente quel margine di elasticità della domanda e dell'offerta che ci permette di giocare sui prezzi di costo. Questo è il fatto importante.

Mi pare di aver detto ieri che la preoccupazione costante nostra nel predisporre questa legge di carattere sociale, era appunto quella di far giocare anche un elemento di natura economica, in modo che non fosse soppresso in questa legge un carattere di economicità: è un gioco di equilibrio che avevamo raggiunto con una certa formulazione.

Potevamo anche fare un'altra legge: potevamo dire che ogni cantiere ha una quota X di tonnello; avremmo così risolto il problema sociale, ma non quello economico.

Ora noi chiedevamo di avere un margine di elasticità per poter far giocare questa molla dell'interesse privato, per cui avremmo potuto imporre un certo criterio nel determinare il prezzo di costo.

Io stesso, che sono qui in questo momento ad appoggiare l'emendamento Cappugi, non posso essere accusato di difendere gli interessi del Nord contro quelli del Sud, perché io stesso ho fatto inserire nella legge quell'espressione: «con particolare riferimento ai cantieri dell'Italia meridionale». Io sentivo questa esigenza di carattere sociale, ma non volevo formularla in cifre per non togliere l'unica molla di carattere economico.

Ora, voi introducete questo criterio; ma se possiamo trovare un correttivo che, senza andare al di là dello spirito della volontà dell'Assemblea, possa far funzionare questa molla di carattere economico, vi prego di

voler riflettere e di considerare come non ci sia nessuno spirito di acrimonia verso la decisione adottata ieri e tanto meno nessun preconcetto contro gli interessi del Sud e contro le popolazioni del Sud, verso le quali è andata tutta la nostra attenzione nel predisporre questo disegno di legge.

ALICATA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALICATA. Onorevole Presidente, nel dichiarare perchè voterò contro l'emendamento presentato dall'onorevole Cappugi, desidero ripetere a tutti i colleghi che noi non dobbiamo affrontare, come giustamente è stato detto in quest'Aula dall'onorevole Riccio, i problemi del Mezzogiorno in uno spirito di rissa municipale, ma affrontarli in una prospettiva, con una visione nazionale.

Coloro che accedono a questo punto di vista generale, siano essi meridionali o no, non possono non rifiutare, insieme con me, questo emendamento, perchè essi, che hanno una dura esperienza delle «buone intenzioni» verso il Mezzogiorno, hanno visto nell'articolo di legge votato ieri un qualche cosa di preciso, di concreto, che fissa un dato di fatto che noi vivamente ci auguriamo non venga oggi rimosso.

Noi abbiamo, infatti, come vi dicevo, una esperienza precisa a questo riguardo, una esperienza che si manifesta e si configura in un duplice senso: nel senso cioè, innanzi tutto, di leggi alquanto generiche che sono rimaste assolutamente inoperanti fino a questo momento, e nel senso di tutta una serie di scappatoie che sono valse a rendere per altro verso ancora inoperanti tutte quelle misure già concrete che si era fin qui riusciti a varare in pro del Mezzogiorno.

C'è poi un altro elemento ancora su cui vorrei insistere in modo particolare, ed è quello che si riferisce alla determinazione della capacità produttiva dei cantieri meridionali. Su ciò vorrei che specialmente l'onorevole Cappugi riflettesse insieme con me. Quante volte infatti noi non abbiamo udito affermare che bisognava smobilitare quelle industrie perchè non avevano capacità produttiva, perchè i costi di produzione erano troppo alti e via dicendo? È accaduto per i cantieri di Palermo, sta accadendo per i cantieri ex Tosi di Taranto.

Noi insomma, assistiamo ad una vera offensiva, proprio sotto questo riguardo, da parte di tutti quei gruppi finanziari e monopolistici che si sono sempre tenacemente opposti al progresso del Mezzogiorno. (*Approvazioni*).

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Se noi quindi poniamo nella legge questa scappatoia, i gruppi finanziari e monopolistici italiani che impongono la loro politica particolaristica persino all'I. R. I., è evidente che renderebbero inoperante questa legge, ancora una volta.

Perciò, onorevoli colleghi, se noi vogliamo cancellare l'articolo che abbiamo ieri approvato, allora votiamo pure l'emendamento Cappugi; ma se vogliamo onestamente rispettare l'articolo votato ieri, noi non possiamo non pronunciarci contro questo emendamento: è in questo senso io faccio appello a tutti coloro che onestamente e sinceramente si preoccupano del progresso del Mezzogiorno. (*Applausi all'estrema sinistra*).

SCOCA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCA. L'emendamento Cappugi mi pareva un emendamento innocuo; mi pareva tale quando l'onorevole Cappugi lo propose: non mi pare più un emendamento innocuo, ora, dal momento che si insiste tanto nel sostenerlo.

Invero, l'ipotesi che fa l'onorevole Cappugi è che la capacità produttiva dei cantieri meridionali sia totalmente assorbita, e si preoccupa che una certa quantità di contributi resti non assegnata.

Ora, se questo si dovesse verificare, evidentemente tutti saremmo d'accordo con lui, e non potremmo che essere d'accordo con lui. Peraltro, io non ho sentito da lui la dimostrazione di questa incapienza dei cantieri meridionali; né l'ho sentita dal Ministro. Io avrei voluto che qui si fosse dimostrato che questo pericolo di incapienza c'è, e allora avrei votato a favore dell'emendamento. Non essendo stata data questa prova, non posso che vedere nell'emendamento Cappugi un tentativo di ostacolare l'applicazione dell'emendamento che la Camera ieri ha votato e che dobbiamo rispettare; ragione per cui voterò contro. (*Applausi a destra*).

PETRILLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRILLI. Onorevoli colleghi, se avessi avuto qualche dubbio sul merito dell'emendamento Cappugi, gli argomenti da lui addotti a sostegno dell'emendamento e quelli devo purtroppo rilevare, soggiunti dal Presidente della Commissione e avvalorati dal Ministro, me lo avrebbero tolto. Proprio quegli argomenti mi convincono che l'emendamento manca di una base logica sul piano

tecnico, sul piano della giustizia sociale e sul piano politico.

Sul piano tecnico: ieri noi abbiamo approvato un emendamento in virtù del quale la Camera ha ritenuto doversi riservare ai cantieri meridionali almeno il 30 per cento della spesa che sarà investita nelle costruzioni navali. Questo emendamento va rispettato con tutta lealtà. Ora, quando si dice che per ragioni economiche bisogna apportare un correttivo all'emendamento di ieri, si dice, a mio avviso, cosa priva di fondamento, in quanto i dati statistici che sono stati citati in quest'Aula dimostrano in modo incontrovertibile che, mentre nel centro-nord la capacità produttiva dei cantieri è al 50 per cento del totale, nell'Italia meridionale è soltanto al 30 per cento. Sicché vi è ancora una capacità di due terzi che può essere sfruttata.

E allora io mi domando a che scopo presentare un emendamento, il quale parte da un presupposto di fatto che è assolutamente inesistente, anzi, da un presupposto di fatto il quale, se dovesse essere giudicato come necessario e sufficiente per sostenere un emendamento, dovrebbe servire per un emendamento di ben altro genere, e cioè l'emendamento dovrebbe ritorcersi contro i cantieri del centro-nord, i quali hanno soltanto scoperto il 50 per cento della loro capacità produttiva. Qui abbiamo, se io non vado errato — e credo di non andar errato — una inversione dei valori della logica.

E credo che questo emendamento sia infondato anche sul piano sociale e politico, perché esso contiene in realtà un'insidia alle condizioni dei nostri lavoratori, un'insidia a quella valutazione del problema del Mezzogiorno, che allora soltanto sarà affrontato e risolto quando sarà considerato problema veramente nazionale.

Io vorrei che nessuno dei colleghi parlasse del problema meridionale come di un problema che divide. Ora, onorevoli colleghi, alla base di quell'emendamento io vedo una divisione di interessi e di tendenze fra il Mezzogiorno e il centro-nord d'Italia.

Soprattutto per questo io voterò contro: perché l'emendamento non tien conto che gli interessi dell'Italia meridionale sono strettamente uniti agli interessi del centro-nord d'Italia. (*Applausi*).

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Ho chiesto di parlare per un chiarimento. Siccome l'onorevole Petrilli ha parlato di logica, io vorrei far notare che la logica non si presta a facili polemiche.

Il problema non è la saturazione delle capacità produttive dei cantieri, ma è un altro. Non si tratta di sapere se l'aliquota del 30 per cento è uguale, superiore o inferiore alle capacità produttive dei cantieri dell'Italia meridionale. Io ho detto che il pericolo consiste nel fissare prima un'aliquota per cui i cantieri sanno che qualunque prezzo facciano hanno diritto ad avere un certo contributo. (*Applausi — Commenti — Interruzioni dei deputati Greco Paolo e Consiglio*).

SCOCA. Questo argomento è esatto per l'emendamento di ieri e non per quello di oggi; si può far valere contro l'emendamento Corbino, e non contro l'emendamento Cappugi.

PETRUCCI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRUCCI. Onorevoli colleghi, la questione è troppo importante perché io non senta il dovere di dire la mia parola in quest'Aula. (*Commenti*).

Ieri è stato votato un emendamento il quale ha attribuito il 30 per cento delle commesse all'Italia meridionale. Oggi vi sono state due proposte: una dell'onorevole Corbino, che è stata ritirata, e un'altra dell'onorevole Cappugi.

Quella, dell'onorevole Cappugi, indirettamente, vuole modificare una base che noi abbiamo raggiunto: vuole modificare il 30 per cento (*Applausi*).

E noi, come rappresentanti dell'Italia meridionale, intendiamo difendere con la nostra fede e con il nostro cuore la posizione raggiunta. All'uopo io dico, che anche dal punto di vista tecnico non vi sono osservazioni da fare. Perché, onorevoli colleghi, il 21 per cento sulla capacità complessiva dei cantieri italiani conferirebbe, all'incirca, un tonnellaggio complessivo ai cantieri dell'Italia meridionale di circa 100 mila tonnellate. Il 21 per cento sulla disponibilità di 260 mila tonnellate viene ad attribuire ai cantieri dell'Italia meridionale, 78 mila tonnellate: siamo già al di sotto della capacità complessiva dei cantieri meridionali. Quindi, il 30 per cento è per noi un punto di arrivo che non consente modifiche di sorta.

Perciò, noi insistiamo sul 30 per cento di ieri, perciò noi riteniamo che l'emendamento dell'onorevole Cappugi è assolutamente fuori posto, ed è inutile inserirlo nella legge. (*Applausi — Commenti*).

Per questi motivi non ho alcun dubbio nella mia coscienza di votare contro l'emendamento Cappugi e di mantenermi fermo sulla posizione del 30 per cento, perché così difendo gli interessi dei lavoratori dell'Italia meridionale. (*Vivi applausi*).

ZERBI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZERBI. Io voterò a favore dell'emendamento Cappugi e non credo che il mio voto possa essere interpretato come manifestazione di una rissa di campanile. Io voterò a favore per una ragione molto semplice: qualsiasi determinazione di quota fissa che che non lasci al Governo capacità di manovra (*Commenti*) determina delle forniture obbligate, e quando ci sono delle forniture obbligate, a prescindere dal problema di saturazione o meno della capacità produttiva totale, insorgono possibilità di manovre a profitto del fornitore.

L'emendamento Cappugi è di natura puramente cautelativa contro le accennate possibili manovre e mira a salvaguardare al Governo qualche possibilità di pungolare i vari cantieri alla riduzione dei costi. Io ritengo che l'emendamento Cappugi, soprattutto dopo le precisazioni del Ministro, sia cosa estremamente utile così per il Mezzogiorno, come per il resto del Paese, proprio per ottenere un migliore impiego dei fondi messi a disposizione dalla legge.

E siccome si è fatto un accenno a risse di campanile, mi permetto — sottovoce, se credete — di segnalare, specialmente ai colleghi del Mezzogiorno, che la maggioranza degli scali meridionali appartiene a due aziende le quali sono notoriamente controllate da due gruppi milanesi e da un gruppo genovese. (*Vivaci commenti — Interruzioni*).

Quello che interessa è di non consentire né a cantieri né ad armatori possibilità d'intese e di lucri contrari o comunque estranei alle finalità della presente legge. L'emendamento Cappugi propone una cautela. Pertanto io ritengo sensato di votare a favore dell'emendamento Cappugi.

PRESIDENTE. Su questo emendamento è stata presentata richiesta di votazione per appello nominale degli onorevoli Tesauro, De Martino Carmine, Capua, Mazza, Colitto, Lettieri, Leone, Latanza, Reggio D'Acì e

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

altri. È stata inoltre presentata richiesta di votazione a scrutinio segreto dagli onorevoli Calandrone, Nicoletto, Dami, Serbandini, Messinetti, Pratolongo, Audisio, Gullo, De Martino Francesco, Suraci, Silipo, Coppi Iliia, Amendola Pietro, Semeraro Santo, Chini Cocoli Irene, Torretta, Lozza, Latorre, Bruno e La Marca.

Poiché, a norma del Regolamento prevale la richiesta di scrutinio segreto, indirò la votazione a scrutinio segreto.

**Presentazione di un disegno di legge.**

VANONI, *Ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VANONI, *Ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: « Modificazioni alle leggi concernenti le imposte di registro ed ipotecarie ».

Chiedo la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge.

Come la Camera ha udito l'onorevole Ministro delle finanze ha proposto la procedura d'urgenza. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Ritengo che questo disegno di legge possa essere inviato alla Commissione competente in sede legislativa. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto nell'articolo aggiuntivo dell'onorevole Cappugi, accettato dalla Commissione e dal Governo, di cui do nuovamente lettura:

« Se, effettuate le assegnazioni di nuove costruzioni ai cantieri navali dell'Italia meridionale, in modo da assicurare ad essi per tutta la durata della legge un lavoro corrispondente alla loro capacità produttiva, risultasse disponibile un quantitativo di tonnellaggio sulla percentuale del 30 per cento, di cui all'ultimo comma dell'articolo 2, è in facoltà del Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, di provvedere alla assegnazione di tale eccedenza agli altri cantieri nazionali, secondo i criteri giudicati dallo stesso articolo 2 ».

(Segue la votazione).

**Chiusura della votazione segreta.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Invito gli onorevoli Segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli Segretari numerano i voti).

**Risultato della votazione segreta.**

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione segreta:

Presenti . . . . .	358
Votanti . . . . .	357
Astenuti . . . . .	1
Maggioranza . . . . .	179
Voti favorevoli . . . . .	150
Voti contrari . . . . .	207

(L'emendamento Cappugi non è approvato — Applausi).

**Hanno preso parte alla votazione:**

Adonnino — Alicata — Almirante — Amadei Leonetto — Amadei Ezio — Ambrico — Ambrosini — Amendola Giorgio — Amendola Pietro — Andreotti — Angelini — Angelucci Mario — Angelucci Nicola — Arcangeli — Ariosto — Armosino — Artale — Assennato — Audisio — Avanzini — Azzi.

Babbi — Baldassari — Balduzzi — Barbina — Baresi — Barontini — Basile — Basso — Bazoli — Bellavista — Belliardi — Bellucci — Beltrame — Benvenuti — Bernardi — Bernardinetti — Bernieri — Berti Giuseppe fu Angelo — Bertinelli — Bettinotti — Bettiol Francesco — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianchini Laura — Bianco — Biasutti — Bigiandi — Bontade Margherita — Borellini Gina — Borsellino — Bosco Lucarelli — Bottonelli — Bovetti — Bruno — Bucciarelli Ducci — Bulloni — Burato.

Caccuri — Cagnasso — Caiati — Calandrone — Calasso Giuseppe — Calosso Umberto — Campilli — Capalozza — Cappi — Cappugi — Capua — Carcaterra — Caroniti Filadelfo — Carpano Maglioli — Carron — Casalnuovo — Castelli Edgardo — Castelli Avolio Giuseppe — Cavallari — Cavallotti — Cecconi — Ceravolo — Chatrian — Chiaramello — Chiarini — Chini Cocoli Irene — Chiostergi — Cifaldi — Ciufoli — Clerici — Clocchiatti — Coccia — Codacci Pisanelli — Colitto — Colleoni — Concetti — Conci Elisabetta — Consiglio — Coppi Alessandro —

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Coppi Iia — Corbi — Cornia — Corona Giacomo — Corsanego — Cortese — Costa — Covelli — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo — Cuttitta.

D'Agostino — Dal Canton Maria Pia — Dal Pozzo — D'Ambrosio — Dami — D'Amico — De Caro Gerardo — Del Bo — Delle Favè — De Maria — De Martino Alberto — De Martino Carmine — De Meo — De Michele — De Palma — De Vita — Diaz Laura — Diecidue — Di Fausto — Di Vittorio — Donati — Donatini — Dossetti — Ducci.

Ebner — Emanuelli — Ermini.

Fabriani — Fanelli — Farinet — Farini — Fascetti — Fassina — Fazio Longo Rosa — Federici Agamben Maria — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferraris Emanuele — Ferreri — Fina — Fiorentino — Firrao Giuseppe — Floreanini Della Porta Gisella — Foderaro — Franceschini — Fumagalli.

Galati — Gallo Elisabetta — Garlato — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Germani — Ghislandi — Giacchero — Giannini Olga — Giavi — Giolitti — Giordani — Girolami — Giulietti — Giuntoli Grazia — Gorini — Gotelli Angela — Grammatico — Greco Giovanni — Greco Paolo — Grifone — Grilli — Guadalupi — Guariento — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Gui — Guidi Cingolani Angela Maria — Gullo.

Helfer.

Imperiale — Invernizzi Gabriele.

Jervolino De Unterrichter Maria.

Laconi — La Malfa — La Marca — La Rocca — Larussa — Latanza — Latorre — Lazzati — Lettieri — Liguori — Lizier — Lombardi Ruggero — Lombardi Colini Pia — Lombardo Ivan Matteo — Longhena — Longo — Longoni — Lozza — Lucifredi — Lupis.

Maglietta — Magnani — Malagugini — Mancini — Maniera — Mannironi — Marabini — Marazzina — Marcellino Colombi Nella — Marconi — Marengli — Martinelli — Martini Fanoli Gina — Martino Edoardo — Marzi Domenico — Massola — Mastino Gessumino — Mastino Del Rio — Mattarella — Maxia — Mazza Crescenzo — Melis — Menotti — Migliori — Minella Angiola — Molinaroli — Mondolfo — Montagnana — Monticelli — Moranino — Moro Aldo — Moro Girolamo Lino — Motolese — Mussini.

Natali Ada — Natoli Aldo — Negri — Nenni Pietro — Nicoletto — Nicotra Maria.

Olivero — Orlando — Ortona.

Pacati — Pajetta Gian Carlo — Palazzolo — Paolucci — Parente — Pecoraro — Pelosi

— Perrotti — Pessi — Petrilli — Petrone — Petrucci — Piasenti Paride — Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli — Pignatone — Pino — Pirazzi Maffiola — Polano — Poletto — Ponti — Pratolongo — Preti — Proia — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

Raimondi — Reggio D'Acì — Repposi — Resta — Ricci Giuseppe — Ricciardi — Riva — Rivera — Roselli — Rossi Maria Maddalena — Russo Carlo — Russo Perez.

Saccenti — Sallis — Sala — Salerno — Salvatore — Sampietro Giovanni — Sampietro Umberto — Scaglia — Scalfaro — Scappini — Scarpa — Schiratti — Soca — Scotti Alessandro — Scotti Francesco — Semeraro Santo — Serbandini — Silipo — Simonini — Smith — Sodano — Spiazzi — Spoleti — Stagno d'Alcontres — Stella — Storchi — Stuardi — Sullo — Suraci.

Targetti — Tarozzi — Taviani — Terranova Corrado — Terranova Raffaele — Tesauro — Titomanlio Vittoria — Togliatti — Tolloy — Tomba — Tonengo — Torretta — Tosato — Tosi — Tozzi Condivi — Trimarchi — Troisi — Truzzi Ferdinando — Tudisco — Turchi Giulio — Turco Vincenzo — Turaturi.

Valandro Gigliola — Valenti — Valsecchi — Veronesi — Vetrone — Viale — Vicentini Rodolfo — Vigo — Vigorelli — Visentin Angelo — Vocino — Volgger — Volpe.

Walter.

Zaccagnini Benigno — Zanfagnini Umberto — Zerbi.

*Si è astenuto:*

Corbino.

*Sono in congedo:*

Amatucci — Amicone — Arata.

Bianchi Bianca.

Cacciatore — Cara — Caronia — Caratelli.

Fadda — Ferrandi.

Gasparoli.

Lecciso — Lo Giudice — Lombardini.

Marotta — Micheli — Momoli — Montecrisi.

Notarianni.

Paganelli — Pallenzona — Pera — Perlingieri — Pertusio — Pucci Maria.

Rumor.

Saggin — Sansone — Semeraro Gabriele. Tambroni — Togni — Tommasi — Treves.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

**Si riprende la discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161).**

PRESIDENTE. Passiamo allora all'articolo 4. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

«Ai costruttori di navi mercantili per conto di nazionali, è corrisposto, per ogni quintale del peso complessivo della nave, un contributo sui materiali di:

a) lire 2500 per le navi a scafo metallico ed a propulsione meccanica;

b) lire 1800 per le navi a scafo di legno ed a propulsione meccanica fino a 500 tonnellate di stazza lorda;

c) lire 1500 per le navi a scafo di cemento armato fino a 500 tonnellate di stazza lorda;

d) lire 2100 per i velieri a scafo metallico e lire 1200 per i velieri a scafo di legno.

Qualora nella costruzione delle navi, vengano impiegati apparati motori completi o singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) o parti staccate di essi o apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi, provenienti dall'estero, al contributo sui materiali è apportata una riduzione di lire 3500 per ogni quintale di materiali importati dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni ed i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

«Tuttavia il contributo sui materiali spettante per la costruzione delle navi a propulsione meccanica non potrà, in nessun caso, essere inferiore a lire 2100, 1200 e 1000, a seconda che si tratta di scafi metallici, di legno o di cemento armato, per ogni quintale del peso complessivo dell'intera costruzione, diminuito del peso dell'apparato motore, degli altri macchinari e apparecchi o parti di essi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, provenienti dall'estero».

PRESIDENTE. Al primo comma di questo articolo l'onorevole Corbino ha presentato il seguente emendamento:

«*Ridurre i valori indicati al primo comma:*

a) da lire 2500 a lire 2250;

b) da lire 1800 a lire 1600;

c) da lire 1500 a lire 1350;

d) da lire 2100 a lire 1900 e da lire 1200 a lire 1100».

Ha facoltà di svolgerlo.

CORBINO. Sia per questo emendamento sia per gli altri relativi agli articoli 5, 6, e 17 dichiaro di non aver motivo per insistere, perché mi riservo di illustrare l'emendamento all'articolo 9 che concerne la riduzione dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile da 5 anni a 3 anni da me già proposta, e sulla quale credo che siano consenzienti tanto la Commissione quanto il Governo.

La pregherei inoltre di voler prendere nota della stessa rinuncia per i successivi emendamenti agli articoli 4, 5, 6, e 17.

PRESIDENTE. Resta inteso che l'onorevole Corbino rinuncia ai seguenti emendamenti:

## ART. 4.

«*Ridurre i valori indicati al primo comma:*

a) da lire 2500 a lire 2250;

b) da lire 1800 a lire 1600;

c) da lire 1500 a lire 1350;

d) da lire 2100 a lire 1900 e da lire 1200 a lire 1100».

## ART. 5.

«*Ridurre del 10 per cento tutti i valori del contributo di ammortamento previsti nelle tabelle 1, 2 e 3, di cui al primo comma dell'articolo».*

## ART. 6.

«*Al primo comma, alle parole: pari al sesto, sostituire: pari al 15 per cento».*

«*All'ultimo comma, alle parole: il terzo, sostituire: il 30 per cento».*

## ART. 17.

«*Al primo comma, alla cifra: 3500 lire, sostituire: 3150 lire».*

Segue l'emendamento degli onorevoli Serbandini e Ducci, così formulato:

«*Al secondo comma sopprimere le parole: fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni ed i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzioni.*

*Sopprimere questo richiamo anche nel terzo comma dello stesso articolo e nei successivi articoli che lo contengono.*

L'onorevole Serbandini ha facoltà di svolgerlo.

SERBANDINI. Non ho che da richiamare quanto ho già detto durante la discussione

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

generale e da attendere le spiegazioni che il Ministro col suo intervento mi ha annunciato.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione su questo emendamento.

ANGELINI, *Relatore*. La ragione della eccezione introdotta nella legge è stata già da me indicata nella relazione. È vero che questo materiale si produce anche in Italia, ma non si produce nella quantità e con la celerità che sono necessarie per il prevedibile lavoro delle nuove costruzioni. È vero che gli impianti nazionali sono in via di sviluppo, ma essi non hanno ancora raggiunto quella potenzialità necessaria, per assolvere a tutte le necessità, per cui noi riteniamo che la norma debba essere conservata.

D'altra parte, per limitare queste importazioni estere, nella legge esiste un freno attraverso lo scomputo sui contributi della somma di 3.500 lire a quintale per tutti i materiali di provenienza estera.

Ci siamo fatti parte diligente e abbiamo chiesto alla S. I. A. C. e alla F. I. A. T. se per questo materiale esse siano in grado di poter soddisfare quantitativamente e celermente alle esigenze delle nuove costruzioni e ci è stato dato atto che questo non è. La stessa direzione generale della F. I. A. T. ha dovuto riconoscere che la norma può rimanere, senza che con questo si urti l'interesse delle maestranze che lavorano presso i suoi stabilimenti. Noi ci preoccupiamo che la norma resti, anche perché sarebbe molto grave che, ad un certo momento, per mancanza di forniture, le costruzioni dovessero arrestarsi.

Per questi motivi, la Commissione è contraria all'emendamento proposto.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro della marina mercantile ha facoltà di esprimere al riguardo l'avviso del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Gli argomenti esposti dall'onorevole Relatore sono esatti ed io li condivido. Quindi, sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Serbandini, insiste nel suo emendamento?

SERBANDINI. Lo ritiro poiché mi pare che sia inutile fare una votazione in proposito. Ciò nonostante resto del parere (anche dopo le dichiarazioni del Relatore e del Ministro) che le parole che il mio emendamento voleva sopprimere, rappresentino nella legge soltanto un sedimento delle analoghe leggi precedenti o tutt'al più, onorevole Corbino, un

segno di continuità costituzionale. (*Interruzione del deputato Corbino*).

Non ho nessuna difficoltà a spiegare ai colleghi che la ragione per cui ho presentato questo emendamento è stata di dare rilievo alla critica fondamentale da noi rivolta alla legge, per il fatto che essa segue, in linea di massima, la falsa riga della legge Benni e delle precedenti leggi conservatrici, e manca di quei criteri innovatori che oggi sono necessari per una ricostruzione democratica della nostra marina mercantile.

Un esempio di tale parallelismo con le leggi precedenti è qui, dove nello stabilire la riduzione dei contributi per il materiale importato dall'estero, si fa un'eccezione per gli alberi a manovella, le linee d'asse, i forni e i fondi per caldaie, che decenni fa non si costruivano in Italia, ma che oggi si costruiscono. E non solo si costruiscono, ma nella misura necessaria per le 250 mila tonnellate previste dalla legge. La S. I. A. C. ha fornito recentemente le linee d'asse per le navi costruite dai nostri cantieri per conto dell'Argentina, dell'Egitto, della Turchia e della Svezia ecc. ed è attualmente in condizioni superiori a prima della guerra, quando ha costruito le linee d'asse per il *Rex*, il *Conte di Savoia*, e via dicendo.

Non parliamo poi dei forni e dei fondi per caldaie, perché in queste navi i motori sono endotermici.

Pur tuttavia credo che sarebbe ridicolo che qui facessimo una votazione sul fatto se in Italia si possa o no costruire questo materiale. Ma segnalo la questione ai colleghi, perché testimonia da una parte la necessità che il Ministero della marina crei un suo organo tecnico efficiente, e dall'altra la vecchia struttura di questa legge che avrebbe invece dovuto contenere alcuni fondamentali principi di rinnovamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4, testé letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Contributo di ammortamento*).

« Ai proprietari delle navi mercantili a propulsione meccanica, costruite in conformità dell'articolo 1, è corrisposto un contributo di ammortamento nella misura indicata nelle tabelle annesse alla presente legge.

« Il contributo predetto è calcolato in funzione della velocità alle prove del volume globale interno per le navi di stazza lorda



DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

superiore alle 500 tonnellate, ed in base alla stazza lorda ed alla potenza dell'apparato motore per quelle di stazza lorda fino a 500 tonnellate.

« Agli effetti dell'applicazione delle tabelle di cui al primo comma del presente articolo, la velocità da prendere per base per la determinazione della misura del contributo di ammortamento, le condizioni di assetto della nave durante le prove, la potenza dell'apparato motore ed i consumi di combustibile, sono determinati dal regolamento di esecuzione della presente legge.

« Qualora nella costruzione di una nave mercantile vengano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti staccate di apparati motore o parti staccate di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo di ammortamento è applicata una riduzione pari a quella che sarebbe stata apportata ai sensi dell'articolo 15 al contributo di miglioramento nel caso di costruzione isolata dell'apparato motore o degli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo.

« Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni e di fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione di contributo, qualora il peso del complesso costitutivo di apparato motore o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o dell'apparecchio o macchinario ausiliario, nella cui costruzione vennero impiegati, come pure nel caso di impiego di apparati motori completi o di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo completi, provenienti dall'estero, la riduzione del contributo di ammortamento è pari all'intero contributo di miglioramento determinato ai sensi del successivo articolo 15 ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6. Se ne dia lettura. FABRIANI, Segretario, legge:

(Contributo integrativo).

« Ai proprietari delle navi mercantili ammesse al contributo di ammortamento di cui al precedente articolo è, inoltre, corrisposto alla data di entrata in effettivo esercizio della

nave, un contributo integrativo pari al sesto del prezzo della nave alla data predetta, al netto contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del presente articolo.

« Qualora nella costruzione della nave vengano impiegati materiali o macchinari di cui all'articolo 7, lettere a) e b), importati dall'estero, in franchigia o non, il prezzo della nave agli effetti del contributo integrativo è determinato al netto del costo dei materiali e dei macchinari stessi.

« Il prezzo della nave è accertato ed approvato secondo le norme indicate nel regolamento.

« L'importo complessivo del contributo sui materiali, del contributo di ammortamento e del contributo integrativo, non può superare il terzo del prezzo della nave e la metà di tale prezzo per le navi da pesca ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Caroniti, Calcagno, Tudisco, Terranova Raffaele, De Martino Alberto, Troisi, Bettiol Giuseppe, Spoleti, Guerrieri Emanuele, Cara, Fina, Zerbi, Artale, Ambrico, Pignatone, Garlato, Rescigno, Salvatore, Di Leo, Sallis hanno proposto un comma aggiuntivo all'articolo 6 così formulato:

« Aggiungere il seguente comma:

« Il 20 per cento sui contributi complessivi sarà trattenuto per garantire l'esecuzione dei lavori di miglioramento e di adattamento da parte dei cantieri. La somma corrispondente sarà erogata appena i cantieri avranno fornito la dimostrazione di avere eseguito detti miglioramenti e adattamenti in relazione alle commesse ricevute ».

L'onorevole Caroniti ha facoltà di svolgerlo.

CARONITI. Onorevoli colleghi, l'emendamento aggiuntivo da me proposto intende, fin da questa prima legge, porre il problema della gravissima situazione in cui si trovano le nostre industrie, ed in modo particolare i nostri cantieri navali, che danno impiego a circa 38 mila lavoratori. Lo spirito essenziale del decreto di legge riguardante: « Provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento », a mio modo di vedere, onorevoli colleghi, si concentra in definitiva su quanto chiedo col mio emenda-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

mento, perché, se i cantieri, alla fine delle commesse derivanti dal disegno di legge in esame, non avranno avuto l'accortezza di ricercare ed usare i mezzi necessari per rinnovare i loro impianti e le loro attrezzature realizzando i metodi più moderni adottati per le costruzioni navali, si troveranno sempre meno in grado di sostenere la concorrenza dei cantieri stranieri.

Ci troveremmo, quindi, in condizioni peggiori da qui a due anni rispetto ai costi di produzione di oggi; i costi di produzione da qui a due anni saranno notevolmente superiori rispetto ai costi di produzione di quei cantieri stranieri che si aggiorneranno con le attrezzature e con i loro impianti.

Quindi si potrebbe fin da questo momento provvedere quasi, addirittura, alla chiusura di determinati cantieri che via via diventerebbero sempre più antieconomici.

D'altra parte, l'emendamento da me proposto non fissa i mezzi per poter rinnovare impianti ed attrezzature onde realizzare i metodi più moderni adottati per le costruzioni navali, ma vuole fissare l'obbligo per i cantieri di eseguire miglioramenti ai loro impianti all'atto stesso in cui hanno assegnate le commesse.

I loro impegni devono essere nella percentuale del 20 per cento sui contributi che complessivamente si concedono in base al disegno di legge in esame, il che rappresenta presso che il 6 per cento del costo totale delle navi, e tale trattenuta verrà erogata appena i cantieri avranno fornito la dimostrazione di avere i miglioramenti e gli adattamenti promessi all'atto delle commesse.

L'onorevole Ministro, d'altra parte, avrà sempre la facoltà — sentito il Comitato tecnico di cui all'articolo 3 — di agevolare quei cantieri che si troveranno in grado di poter sopravvivere mettendosi in ordine alla fine delle commesse, mentre può lasciar da parte quei cantieri che saranno sempre degli ammalati incurabili.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

**ANGELINI, Relatore.** Nella mia relazione ho già osservato che la Commissione si è pronunciata in senso contrario. Al collega onorevole Caroniti avevo fatto anche osservare che l'emendamento da lui presentato è assolutamente in contrasto con quella che è la sostanza della legge.

Il collega Caroniti dice: il 20 per cento sui contributi complessivi deve essere tratte-

nuto per garantire che i cantieri inizino quella certa opera di sistemazione, di rinnovamento, che ritengono necessarie per abbassare i loro costi.

Anzitutto faccio osservare alla Camera e all'onorevole Caroniti che i contributi predisposti dal disegno di legge non vanno tutti ai cantieri; i contributi sono di tre generi, un contributo va ai cantieri ed è il contributo sui materiali che equivale al 5 per cento; gli altri contributi vanno agli armatori i quali non hanno nessuna ingerenza nella riorganizzazione dei cantieri. Per modo che se una garanzia si dovesse dare perché i cantieri si mettessero in condizione di realizzare questa riorganizzazione, il 20 per cento del contributo che va al cantiere rappresenterebbe l'uno per cento del prezzo della nave!

Voi comprendete bene come si arriverebbe ad una trattenuta così piccola che facilmente il cantiere o la trascurerebbe o la supererebbe aumentando dell'uno per cento i prezzi della commessa.

Ma poi come è possibile poter stabilire quali sono i miglioramenti e gli adattamenti che si debbono realizzare caso per caso? Com'è possibile che il Ministero possa, cantiere per cantiere, stabilire quale sia lo stato dell'attrezzatura, lo stato dell'organizzazione, lo stato del carico delle maestranze, per venire a determinare, in sostanza, quale sia la condizione in cui il cantiere si trova? E come è possibile, soprattutto, che il Ministero possa tracciare esso stesso un programma di riorganizzazione e curare che questo programma venga rispettato ed attuato; e come potrebbe stabilirne le norme?

Si vede bene, dunque, che si rientrerebbe in una sfera che è assolutamente fuori da ogni possibilità di valutazione e di controllo. Non è già che noi non ci si sia preoccupati di questa questione: voi lo avete visto dalla mia relazione. La Commissione ha accolto con simpatia l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Pertusio e da altri colleghi con il quale si fa voto perché il Governo curi di realizzare concretamente la riorganizzazione dei cantieri, nel più complesso quadro della riorganizzazione dell'industria nazionale; noi abbiamo anche emesso un voto, attraverso l'ordine del giorno Firrao, perché, al momento della assegnazione del lavoro ai cantieri, lo Stato tenga conto anche dell'impegno dei cantieri di riorganizzare le attrezzature; e il Ministro ha acceduto a questo criterio: ma al di là di questo non possiamo andare e pertanto io dichiaro, a

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

nome della Commissione, di non poter accogliere questo emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere al riguardo il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Caroniti, insistete nel suo emendamento?

CARONITI. Insisto.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Noi pensiamo che sia più confacente, agli stessi scopi che si prefigge il collega Caroniti, la prima parte dell'articolo aggiuntivo 6-bis proposto dall'onorevole Ducci e da me, che potremmo votare per divisione.

PRESIDENTE. Ella, dunque, onorevole Serbandini, chiede formalmente al collega Caroniti di associarsi al suo emendamento, ritirando il proprio?

SERBANDINI. Esattamente, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Serbandini e l'onorevole Ducci hanno presentato un articolo aggiuntivo del seguente tenore:

## ART. 6-bis.

« I contributi di cui agli articoli precedenti comportano l'impegno da parte del costruttore di una adeguata razionalizzazione dell'attrezzatura del cantiere costruttore che ne aumenti il rendimento tecnico economico.

« Comportano in pari tempo la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite in una misura corrispondente all'entità dei contributi stessi onde assicurarne la destinazione agli scopi previsti ».

Onorevole Caroniti, si associa a questo emendamento, rinunciando al suo?

CARONITI. Mi associo, onorevole Presidente, alla prima parte di questo emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Serbandini ha facoltà di svolgere il proprio emendamento.

SERBANDINI. Proponiamo, dunque, la votazione per divisione dell'articolo 6-bis.

Circa il primo comma, anche il Ministro, nel suo intervento, ha detto, in linea di massima, di non essere contrario a che sia inserito nella legge un qualche impegno in questo senso da parte dei cantieri. E la commissione ha votato all'unanimità un ordine del giorno

che afferma — un pò genericamente — l'esigenza di razionalizzazione dei cantieri.

È vero che il problema è complesso perché si lega al problema generale della riorganizzazione dell'economia nazionale e, in particolare, dell'industria siderurgica e metalmeccanica. Inoltre è vero che la condizione prima per la riorganizzazione dell'attrezzatura dei cantieri è che essi abbiano con continuità un volume di commesse corrispondente alla loro capacità produttiva. Per questo abbiamo lamentato l'insufficienza delle 260 mila tonnellate. Ma anche con queste, un certo avvio alla razionalizzazione, « adeguato » (come si esprime l'emendamento) alle 260 mila tonnellate da costruire, deve essere richiesto ai cantieri. Perché è vero che sull'alto costo di produzione incide fortemente il materiale siderurgico, ma non vi è dubbio che la mancata razionalizzazione dei cantieri — per quanto il Presidente della Commissione l'abbia un pò trascurata nel suo intervento — rappresenti uno degli impedimenti fondamentali da rimuovere perché domani lo Stato non sia costretto a ridare il terzo del costo o più ancora. Perciò dobbiamo impegnare i costruttori a non addormentarsi sull'intervento statale, ma a trarne incitamento per mettere i nostri cantieri nelle condizioni di resistere alla concorrenza dell'estero e di riceverne commesse. Questa possibilità esiste: il problema che bisogna risolvere è che i nostri cantieri, malgrado il rendimento tecnico-economico, possano costruire ad un prezzo minore.

Lei ha detto, onorevole Ministro, che in fondo l'impegno che chiediamo ai cantieri ha un valore morale. Possiamo anche essere d'accordo; però il primo comma si lega al secondo, dove l'impegno assume un preciso carattere politico ed economico. Ma se ho qualche speranza che la prima parte dell'emendamento — accettata anche dall'onorevole Caroniti — possa essere accolta, non mi faccio alcuna illusione che venga accettata la seconda parte.

PRESIDENTE. Allora, la ritira?

SERBANDINI. La mantengo, perché intendiamo che quel concetto, che è in parte accennato nel primo comma dell'emendamento, il concetto della contropartita per i contributi dello Stato, sia affermato con il dovuto rilievo in questa discussione.

Ho già avuto occasione di dire, nel corso dei miei interventi che più volte da parte dei banchi della maggioranza è venuto a noi il rimprovero per una posizione che non è mai stata la nostra. Voi avete denunciato che noi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

ci metteremmo d'accordo con i grossi capitalisti per spremere contributi dallo Stato. Noi consideriamo, invece, che l'intervento statale, laddove è giusto, debba esserci, ma che lo Stato debba assumere adeguate contropartite per tali interventi.

In questo senso noi proponiamo qui che i contributi governativi, fissati da questa legge, comportino la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite, armatoriali e cantieristiche, in una misura corrispondente all'entità dei contributi stessi.

CONSIGLIO. Ma se sono già dello Stato!

ANGELINI, *Relatore*. Tutte, anche quelle degli armatori liberi.

SERBANDINI. È proprio Lauro che mi interessa, onorevole Consiglio. Perché non vorrei che le navi che vengono costruite con il sacrificio di miliardi da parte del contribuente italiani, spariscono poi dai nostri porti, per esempio per andare (come è accaduto per gran parte delle *Liberty*) a incrementare il traffico degli Stati Uniti con danno dei nostri porti e con scarso vantaggio della nostra economia.

CONSIGLIO. Ma portano valuta che serve per i vostri operai!

SERBANDINI. Non viene certo in Italia la valuta impiegata per acquistare all'estero navi che poi sono fatte viaggiare sotto bandiera panamense! In questa legge non v'è nessuna garanzia che ci assicuri che le navi costruite con il nostro contributo, non siano impiegate, ad un certo punto, per fini contrari a quelli che la legge ha indicato sotto la formula «corrispondente alle particolari esigenze dell'economia nazionale».

Non vi è nessuna garanzia in questo senso. Noi vogliamo che la sovvenzione che lo Stato dà per far costruire queste navi sia utilizzata per riattivare i nostri servizi regolari di linea e per le altre urgenti necessità della nostra economia nel settore dei traffici marittimi, ma non per tutti quegli scopi speculativi in cui si vedono impiegate in questi ultimi tempi le navi cui di faceva cenno il collega Giavi, navi che sono state definite infernali e che non fanno onore alla nostra bandiera.

FIorentINO. Precisate! Quali sarebbero queste navi infernali?

SERBANDINI. Legga i giornali inglesi.

FIorentINO. E lei legga le rettifiche.

SERBANDINI. V'è tutto un capitolo da rettificare. È il capitolo dello sfruttamento dei nostri emigranti che sono trasportati in condizioni tali da mettere costantemente in pericolo la loro vita, senza che nessuna

norma internazionale o nazionale sia rispettata.

FIorentINO. Prendetevela con il Governo, voi!

SERBANDINI. Noi domandiamo che le navi, che sono costruite con il contributo dello Stato, siano impiegate a vantaggio della economia nazionale.

Lo Stato si deve cautelare partecipando, in misura adeguata, alla proprietà delle industrie armatoriali alle quali esso dà così grossi contributi.

Perciò, pur non facendoci illusioni sull'approvazione dell'emendamento proposto, ma volendo una volta per tutte confutare una sciocca insinuazione usata contro di noi e stabilire un principio che non riguarda questa legge soltanto, noi affermiamo che l'intervento statale deve avere, in ogni caso, delle contropartite, delle garanzie. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

ANGELINI, *Relatore*. La prima parte dell'emendamento Serbandini non può essere accettata dalla Commissione per le stesse ragioni per le quali non abbiamo accettato l'emendamento Caroniti.

D'altra parte, anche così com'è stato formulato questo emendamento, noi troviamo che è inoperante: intanto, come ho già detto nel caso dell'emendamento Caroniti, bisogna distinguere fra contributi che vanno all'armamento e contributi che vanno ai cantieri. Ma ammettiamo pure che l'emendamento voglia riferirsi al contributo spettante ai cantieri.

L'emendamento dice che i contributi previsti dalla legge comportano l'impegno, da parte del costruttore, di un'adeguata razionalizzazione del cantiere costruendo, che ne aumenti il rendimento. Che cosa significa: importa l'impegno? In che termini? In che modo? In quale maniera? Attraverso quali forme? Attraverso quali garanzie?

Noi riteniamo, come ho già detto nel caso dell'emendamento Caroniti, che al di là di quanto noi abbiamo affermato nella relazione, di quello che ha affermato il Ministro, di quello che hanno affermato nel loro ordine del giorno gli onorevoli Pertusio e Firrao, non si possa andare, e mi dispiace che il collega onorevole Serbandini mi dica che questa questione non è stata trattata dalla relazione. Io ho scritto nella relazione, e desidero che la Camera lo sappia: «Non vi è dub-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

bio che l'industria cantieristica italiana, creata in passato per l'assorbimento delle esigenze costruttive e la riparazione della marina militare e mercantile, è oggi eccessiva di fronte alla situazione internazionale, onde il processo di rinnovamento, di riorganizzazione, di trasformazione si impone per giungere a far sì che queste aziende vivano in futuro di vita propria senza rappresentare permanentemente organi parassitari per i quali occorra periodicamente l'intervento dello Stato per mantenerli in vita».

Abbiamo avvertito questa necessità ed anzi il collega onorevole Orlando mi ha detto che nella mia relazione ero stato perfino eccessivo perché avevo detto, ad un certo punto, che bisogna stabilire che chi non si organizzerà dovrà, ad un certo momento, scomparire. Ora, questa necessità della riorganizzazione la sentiamo tutti, ma l'emendamento Serbandini non è assolutamente operante ai fini di assicurare questa riorganizzazione.

L'emendamento Serbandini, nella seconda parte, dice che per l'ammontare dei contributi erogati lo Stato diviene partecipe alla proprietà delle industrie sussidiate. Il collega Serbandini dice « in tutte le industrie ». Parlando di tutte le industrie, s'intende cantieri e armamento: anche armamento libero. Tutti coloro, cioè, i quali vengono ad usufruire dei contributi che dà lo Stato, diventano associati allo Stato. Può darsi che a certi cantieri che non vanno avanti, a certe aziende private che non funzionano, a certe aziende armatoriali che sono in difetto, l'intervento dello Stato faccia anche comodo. Ma, in sostanza, il collega Serbandini, attraverso i contributi, desidera statizzare tutte le industrie cantieristiche ed armatoriali italiane per farle divenire, direttamente o indirettamente, aziende di Stato. Ora su questo noi non siamo assolutamente d'accordo. D'altra parte, collega Serbandini, questo non è un intervento di capitali che lo Stato fa, così, a fondo perduto o, come dice il collega Serbandini, senza contropartita. Non è vero. L'importo dei contributi non rappresenta altro che una integrazione per saldare una differenza di prezzo di produzione ed è qualche cosa che non si ritrova nella tasca dell'armatore o nella tasca del cantiere: si ritrova nel prezzo della nave per metterla in condizioni di inserirla nell'ambito del mercato internazionale. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Per questi motivi, la Commissione ritiene di non poter accogliere l'emendamento Serbandini.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Io vorrei fare una dichiarazione a proposito di questo emendamento.

Sono d'accordo con quanto ha detto il Relatore, ma mi riferisco ad alcune osservazioni di politica marinara dell'onorevole Serbandini, osservazioni sulle quali io non posso convenire, almeno sotto alcuni aspetti.

L'onorevole Serbandini prima di tutto afferma un criterio di progressiva socializzazione delle navi.

Ora noi abbiamo nel mondo un'esperienza importante di un Paese socialista, che è la Norvegia, la quale ha una flotta mercantile notevole. Non posso riferirmi all'esempio di altri Paesi socialisti che non hanno una marina mercantile notevole, come la Russia. Ebbene, anche in un Paese socialista, come la Norvegia, si è molto cauti in questo settore che deve sostenere la concorrenza internazionale. Non è possibile stabilire un mercato chiuso in questo settore. Fintanto che non vi sia la possibilità di stabilire un controllo paritetico mondiale è molto difficile procedere in tema di soluzioni in questo settore.

E vorrei precisare un altro concetto, a proposito di quanto ha detto l'onorevole Serbandini. La preminenza della marina mercantile norvegese è dovuta al fatto che la Norvegia destina gran numero delle proprie navi ai traffici fra Paesi diversi, e non soltanto ai traffici fra il proprio Paese e gli altri. Questo è il segreto! Ed è per questo che non possiamo accettare il criterio secondo il quale le navi italiane debbano servire soltanto al traffico fra i porti italiani e gli altri Paesi. Noi intendiamo invece che si faccia il traffico colle nostre navi fra tutti i Paesi del mondo e che — beninteso — le nostre navi portino i noli in Italia. Il pericolo si avrebbe se i noli, invece di essere portati in Italia, andassero fuori.

Pertanto, se l'armamento farà il suo dovere nazionale, noi ci auguriamo di avere una marina che non solo stabilisca traffici fra l'Italia e gli altri Paesi, ma, come quella della Norvegia, eserciti il traffico fra i vari Paesi del mondo.

Ecco per quali ragioni non posso accettare il criterio che ispira l'emendamento dell'onorevole Serbandini e per le quali mi dichiaro d'accordo col parere espresso dall'onorevole Relatore.

CORBINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

CORBINO. Io concordo — e per questo voterò contro l'emendamento Serbandini — con le considerazioni fatte dall'onorevole Relatore e dall'onorevole Ministro.

Vorrei aggiungere che, per quanto ciascuno di noi, che conosce il problema, possa augurarsi che ad una razionalizzazione dei cantieri si arrivi, non vedo come, attraverso un impegno così lato come quello che il collega Serbandini vorrebbe sancire con la norma dell'articolo 6-bis, a questa razionalizzazione si potrebbe arrivare.

Io penso che è questo un problema di politica industriale economica generale che noi potremo eventualmente affrontare anche in Assemblea quando ci porremo il problema della sistemazione delle aziende dell'I. R. I. di cui i cantieri navali sono uno degli elementi più importanti.

Per quanto concerne il secondo comma dell'articolo 6-bis, vorrei fare rilevare al collega Serbandini quello che ho già avuto occasione di dire all'inizio del mio discorso di sabato e che egli ha avuto la bontà di citare diverse volte. Qui v'è una questione di dazi doganali. Io faccio notare al collega Serbandini che nel vestito che egli porta, per quanto modesto sia, v'è il 20 per cento di dazio doganale, nelle scarpe che egli porta v'è un 20 per cento di dazio doganale, nella pentola di alluminio adoperata dalla sua famiglia v'è un 40 per cento di dazio doganale.

Ora, nessuno di noi ha mai domandato una compartecipazione nelle aziende tessili, nelle aziende dell'alluminio e nelle aziende delle scarpe solamente perché dobbiamo vestirci mangiare e calzarci!

In quanto poi a prescrivere agli armatori che vengano a fare viaggi con l'Italia, caro Serbandini, questa era un pò la teoria di un regime che noi, con sforzi comuni, abbiamo mandato in aria. Le navi italiane dovevano allora trasportare almeno il 50 per cento delle merci che dovevano arrivare in Italia! Ma io avrei preferito che le navi italiane andassero a trasportare merci per l'estero se questi trasporti fruttavano molto di più.

V'è il problema della valuta alla quale ha accennato l'onorevole Ministro.

SERBANDINI. ...e dei porti.

CORBINO. Il problema della valuta è complicato come quello dei porti, perché, come l'onorevole Serbandini sa, la valuta ricavata dai noli deve essere depurata dalle spese che la nave fa all'estero: ecco perché vi influiscono i porti. Ma quello dell'esportazione della valuta è un problema di onestà che, credete pure, non si pone soltanto per

gli armatori. Non saremo mai in condizioni di controllare le cose al punto tale da impedire che qualcuno esporti valuta.

*Una voce all'estrema sinistra.* Con questo Governo si!

CORBINO. Con tutto il regime di polizia che c'era in Germania e che c'era in Italia fino al 1943, la gente ha esportato largamente valuta, e oggi che il regime di polizia su questo punto non c'è più (*Commenti all'estrema sinistra*), noi non siamo in condizione di impedire che qualche armatore, che qualche esportatore di seta, di cotone o di lana, si costituisca delle riserve all'estero. Cerchiamo di dare alla lira una certa stabilità nel tempo, e allora non vi sarà nessuno che avrà interesse di tenere i capitali fuori del nostro Paese; li porterà qui e li farà lavorare qui, anche perché, fra l'altro, qui guadagnerebbe probabilmente l'8, 10 per cento, mentre nelle banche americane o svizzere o si paga l'uno per cento, o al massimo, con depositi vincolati, si prende il mezzo per cento.

Creiamo dunque le condizioni per cui l'esportazione della valuta non sia conveniente e la valuta resterà tutta in Italia.

LUCIFREDI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Dichiaro che voterò contro l'emendamento proposto dall'onorevole Serbandini. Voterò contro il secondo comma, perché dissento dal principio della statizzazione dell'industria, che ne è alla base. Per quello che si riferisce, invece, al primo comma, che rispecchia una esigenza che io sento tanto vivamente quanto l'onorevole Serbandini, come ho avuto occasione di manifestare anche nei miei interventi della seduta di ieri, voterò contro per il semplice motivo che questo primo comma è una norma senza sanzione, e nelle leggi è inutile mettere dei precetti la cui inosservanza non dia luogo a nessuna conseguenza dannosa a carico di coloro che l'inosservanza commettono. Per questa ragione, e soltanto per questa ragione, voterò contro l'emendamento.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Serbandini ha chiesto che il suo emendamento sia votato per divisione, pongo in votazione il primo comma dell'emendamento stesso:

«I contributi di cui agli articoli precedenti comportano l'impegno da parte del costruttore di una adeguata razionalizzazione dell'attrezzatura del cantiere costruttore che ne aumenti il rendimento tecnico economico».

(Non è approvato).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

Passiamo al secondo comma:

« Comportano in pari tempo la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite in una misura corrispondente all'entità dei contributi stessi onde assicurare la destinazione agli scopi previsti ».

PIGNATELLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIGNATELLI. Non sarei contrario, al principio del controllo statale in quelle aziende che dallo Stato sono sovvenzionate perché, trattandosi di denaro pubblico, la collettività ha il diritto di partecipare, attraverso lo Stato, alle aziende sovvenute. In questo caso, però, devo votare contro il comma proposto perché si è dimenticato che la sovvenzione non proviene dalla collettività nazionale, ma dal Fondo lire e non è una sovvenzione vera e propria, bensì una integrazione di prezzo.

GRILLI. Cosa vuol dire ?

PIGNATELLI. Quindi, è un dono che l'America ha fatto... (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

DI VITTORIO ...ai capitalisti italiani!

PIGNATELLI. ...per la ricostruzione della nostra economia e nell'interesse delle classi lavoratrici.

DI VITTORIO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI VITTORIO. Onorevoli colleghi, io credo che la Camera, preoccupata degli interessi pubblici, debba approvare questo secondo comma dell'emendamento, poiché se la collettività nazionale, attraverso lo Stato, contribuisce alla costruzione di navi mercantili, è anche giusto che nella stessa proporzione lo Stato divenga proprietario di questi beni ai quali esso ha contribuito per la loro costruzione. Se no, nulla potrà evitare...

ANGELINI, *Relatore*. E nessuno farà le navi!

DI VITTORIO ...che queste sovvenzioni assumano carattere di sovvenzione a determinati capitalisti. Non è — credo — senza significato l'affermazione che ha fatto l'onorevole Pignatelli, il collega che mi ha preceduto. Egli avrebbe votato a favore, se si fosse trattato di denaro italiano; vota contro, perché si tratta di denaro proveniente dal Fondo lire, cioè dagli Stati Uniti. Questo argomento significa, né più né meno, che gli aiuti degli Stati Uniti non sarebbero destinati all'Italia — alla società nazionale italiana — ma ai capitalisti italiani. E noi pren-

diamo atto di questa confessione e di questa ammissione. (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti al centro*).

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Io credo che si tratti di sapere se vogliamo rendere operante la legge o no. Se vogliamo fare affermazioni di principio, che sono magari rispettabilissime, o se vogliamo fare una legge che dia lavoro ai disoccupati ed ai cantieri, bisogna che ci decidiamo.

Se vogliamo fare un'affermazione di principio possiamo farla, ma io voglio vedere qual'è l'armatore italiano il quale, potendo acquistare la nave in Inghilterra ad un prezzo molto più basso che in Italia, preferirà rivolgersi ai cantieri italiani. (*Approvazioni al centro e a destra*). Questo è il problema-chiave. La conseguenza di questa bellissima affermazione di principio sarà che noi abbiamo affermato il diritto di comproprietà dello Stato sulle navi, ma nessuno farà costruire queste navi e tutti rimarranno senza lavoro. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

Quanto, poi, alla presunta connessione che l'onorevole Di Vittorio vuol vedere fra la frase, che mi sembra in verità poco felice, del deputato che ha parlato poco fa ed una pretesa destinazione del Fondo-lire ai capitalisti italiani, mi pare che non abbia avuto veramente buon gusto. (*Si ride al centro e a destra — Rumori all'estrema sinistra*).

Questa connessione è vista arbitrariamente dall'onorevole Di Vittorio, perché i fatti parlano chiaro; il contribuente americano versa i danari, e questi danari a chi servono? È chiaro che ne ricevono un vantaggio anche i capitalisti italiani, non lo contesto, ma è evidente che senza questi danari migliaia di lavoratori italiani rimarrebbero disoccupati nei prossimi mesi. Perché negarlo? (*Vivi applausi — Rumori all'estrema sinistra*). È bene tornare sul terreno della realtà. Tralasciamo di fare affermazioni di principio e facciamo qualcosa di concreto che dia al più presto possibile lavoro ai nostri operai. (*Vivi applausi al centro e a sinistra — Commenti all'estrema sinistra*).

DI VITTORIO. Lo Stato diverrebbe comproprietario delle navi! (*Rumori al centro*).

ANGELINI, *Relatore*. È forse obbligatoria la costruzione di navi? (*Commenti all'estrema sinistra*).

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

COVELLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. Dichiaro, anche a nome del mio Gruppo, di votare contro l'emendamento dell'onorevole Serbandini, il quale ritiene (come ha ritenuto in altre sedute precedenti) di avere una tale competenza e di essere tanto sollecito degli interessi nazionali, da permettersi il lusso, come fa, di ricorrere ad allusioni che non fanno certamente onore alla intelligenza e alla dignità della Camera. (*Rumori all'estrema sinistra*).

Allorché l'onorevole Serbandini richiede la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite, dimentica due elementi essenziali che sono, poi, il fondamento della legge. Dimentica, l'onorevole Serbandini, che qui nessuna industria è beneficiata dalla legge, nel senso che non si tratta di contributi a fondo perduto; sono integrazioni di costi, con una contropartita dello Stato che è la più gradita. (*Commenti all'estrema sinistra*). La contropartita dello Stato è quella di mettere le industrie in condizioni di dar lavoro agli operai (*Interruzioni all'estrema sinistra*), nel senso...

DI VITTORIO. Sarebbe meglio che quelle navi appartenessero allo Stato. (*Rumori al centro*).

COVELLI. ...nel senso, cioè, che non avrebbe nessuna industria, sovvenzionata o privata, la minima possibilità di dare lavoro a quegli operai che voi non volete vedere licenziati, anche quando sapete esistere la impossibilità di lavoro. E, quando l'onorevole Di Vittorio ritiene d'aver scoperto l'America, appigliandosi alla frase dell'onorevole collega... (*Interruzioni all'estrema sinistra — Rumori*). ...circa i capitalisti italiani, sia detto a voi, onorevole Di Vittorio e onorevole Serbandini, che i benefici di questa legge se vi fossero — ed è accertato che non ve ne sono — se questi benefici vi fossero per questi industriali, per questi capitalisti, dal momento che il 90 per cento dei cantieri in Italia è controllato dallo Stato, è controllato dall'I. R. I., allora, questi benefici andrebbero allo stato unico capitalista nel caso specifico e non ai privati... (*Interruzione del deputato Di Vittorio*)... Quindi non avrebbe fondamento neppure quest'ultima ragione... (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Orbene, poiché si deve mettere al bando ogni demagogia, e si deve esser solleciti veramente degli interessi nazionali che non possono certo essere favoriti dalla demagogia del-

l'onorevole Di Vittorio, noi voteremo contro l'emendamento Serbandini. (*Applausi*).

CONSIGLIO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO. Ho chiesto di parlare per una ragione molto semplice; questo terzo d'integrazione è dato... (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

PAJETTA GIAN CARLO. Parlate in due dello stesso gruppo armatoriale?!

CONSIGLIO... per il semplice motivo che l'armamento italiano potrebbe costruire altrove ad un prezzo minore. Dunque, queste somme non vanno agli industriali, ma vanno direttamente ai lavoratori. (*Interruzioni all'estrema sinistra — Rumori*)... Questo se la legge rimane sulla linea indicata dall'onorevole Ministro... (*Interruzioni all'estrema sinistra*)... Ma se avete il dubbio su questo, allora dovete spiegare perché l'avete appoggiata...

DI VITTORIO. Perché vogliamo che si facciano le navi!...

CONSIGLIO. Ma le navi si sarebbero fatte egualmente, quindi non vi sarebbe nessun interesse da parte capitalista a farle in un posto invece che in un altro. Noi vogliamo costringere l'armamento libero a fabbricare in Italia; quindi la differenza va realmente ai lavoratori. Quanto alla partecipazione di cui parla l'onorevole Di Vittorio, l'economia italiana da troppi anni ha una dolorosa esperienza, cioè questa abitudine di riversare le aziende private anemiche sulle spalle dello Stato. Sarebbe un'ottima scappatoia per i capitalisti di scaricare sulle spalle dello Stato quelle aziende che non sono capaci di vivere! (*Interruzione del deputato Di Vittorio*).

CAPPI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPI. Voterò anch'io contro l'emendamento di cui si tratta. Concordo con il Ministro che questa non era la sede per affermazioni di principio. Comunque, poiché l'affermazione di principio fu fatta, io dichiaro votare contro, non tanto per le ragioni discutibili addotte dal collega Pignatelli, ma perché noi siamo contrari al principio affermato dall'onorevole Di Vittorio; perché, per la nostra dottrina, se riteniamo che la proprietà privata debba avere una funzione sociale e che lo Stato possa avere o debba avere delle funzioni di controllo, noi, per ragioni anche economiche, siamo contrari al principio della statizzazione dell'industria. (*Applausi al centro e a destra*).



## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

SERBANDINI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Poiché il collega Covelli ha detto poc'anzi che io avrei usato delle allusioni che offendono l'intelligenza e la dignità della Camera, io — scusandomi con i colleghi per il fatto che riprendo la parola — dirò brevissimamente e chiaramente in che consistono queste allusioni.

Il collega Covelli, in sede di Commissione, dopo avere con molto zelo difeso la causa dei grossi armatori, a conclusione della nostra discussione, non essendo riuscito ad ottenere altre facilitazioni oltre quelle notevolissime che già esistevano nella legge, sollevò la questione se intendevamo che la legge fosse operante anche se gli amministratori americani del fondo E. R. P. avessero trovato qualcosa da ridire in proposito. E lo disse in un modo in cui era evidente il ricatto. I grossi armatori italiani volevano far pesare la possibilità di ricorrere ai loro amici americani per far bocciare una legge che era stata discussa per lunghi giorni e infine approvata dalla Commissione parlamentare. Vi fu allora una generale indignazione e anche l'onorevole Saragat reagì, perché — come poco fa nel caso Pignatelli — era troppo sfacciatamente messa in rilievo la situazione in cui si trova il nostro Paese, una situazione in cui i gruppi più retrivi, i gruppi privilegiati, si rivolgono allo straniero per averne appoggio contro la volontà della grande maggioranza del popolo italiano.

Questa è l'allusione che ho fatto. Contro ricatti di questo genere io credo di dover fare appello proprio alla dignità e alla intelligenza della Camera. (*Vivi applausi all'estrema sinistra*).

COVELLI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Evidentemente, il nostro scopo non è quello di fare una polemica qui, che può essere magari gradita, ma non è di interesse nazionale, e non è nemmeno nell'interesse dei lavori della Camera.

COVELLI. Onorevole Presidente, credo che sia nell'interesse della dignità della Camera, d'appartenere alla quale mi sento onorato. Perciò, le chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. Non volevo di più, e devo essere grato all'onorevole Serbandini per aver precisato l'allusione. Evidentemente, non avevo sbagliato parlando di allusioni. Ho sostenuto, in sede di Commissione, il

mio principio — me ne dia atto l'onorevole Serbandini — in relazione alla antieconomicità della legge, qualche volta alla antisocialità della legge, proprio perché si parlava di una legge a finalità eminentemente economiche e a finalità eminentemente sociali.

SERBANDINI. Questo dipende dalla sua abilità nel difendere, dietro finalità sociali, gli interessi dell'armamento.

COVELLI. Dalla mia opinione.

SERBANDINI. Dalla sua abilità!

COVELLI. Questi principi io ho sostenuto con una chiarezza e con una lealtà da non autorizzare nessuno, neppure lei onorevole Serbandini, a cianciare di collusioni o ricatti che non esistono. Ella accenna alla difesa che io avrei fatto di interessi particolari, quando in questa sede un emendamento solo io ho proposto, ed è stato quello nel quale chiedevo che in questa legge fosse operante solo lo Stato con i suoi organi, con elementi che in ogni caso prescindessero da interessi particolari. Non solo, ma debbo dire di più, onorevole Serbandini: che, quando degli interessi legittimi, come quelli dell'armamento libero, si difendono nella forma legittima (quale può essere quella che si attua in questa sede), ed io fossi — in difesa di questi — riuscito efficace, lo attribuisco a mio onore, e non esito a raccogliere le allusioni che ella ha fatto al di là della mia persona. Soprattutto quando ella fa accenno al comandante Lauro, io affermo che si tratta di un uomo il quale (me ne dia atto l'onorevole Ministro) onora la marina mercantile italiana per i suoi sacrifici, per i suoi sforzi, per quello che dà, se permette, ai lavoratori italiani con la sua opera...

*Una voce all'estrema sinistra.* È un fascista.

COVELLI. Sarà, ma è stato ed è un lavoratore e un galantuomo. Questo tanto per essere nel pieno della mia lealtà. Quindi sconto anche gli apprezzamenti che possono essere fatti in materia. Certo è, onorevole Serbandini, che io non mi riferivo a questo (e le sono grato per avere precisato) parlando della intelligenza e della dignità della Camera; mi riferivo particolarmente alle sue ultime battute, nelle quali ella dimenticava la partecipazione dello Stato nelle società sovvenzionate e nell'I. R. I., che controlla il 90 per cento dell'industria italiana, chiedendo in un emendamento, come quello da lei proposto, una ulteriore partecipazione dello Stato, e parlando di capitalisti, così come faceva anche l'onorevole Di Vittorio, dimenticava che il capitalista unico, eventualmente beneficiato dalla legge in oggetto,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

sarebbe lo Stato. Quindi le sue allusioni non hanno fondamento, e soprattutto non ha fondamento la insinuazione che ella fa in relazione al ricatto, perchè io richiamo qui il verbale dell'ultima seduta della Commissione, donde si rileverà, attraverso le mie parole, un interesse sociale, questa volta, più sollecito di quello che può avere mostrato lei, onorevole collega. Io ho chiesto al Ministro, e lo chiederò qui quando saremo all'articolo 35, se questa legge debba essere veramente operante, se cioè vi sono i quattrini per rendere operante questa legge, o se questa legge debba essere una delusione amarissima per gli operai. Ciò dico nel senso che noi non dovremmo — per la dignità giuridica dell'Assemblea — poter votare una legge sospesa ad una condizione incerta, ad una circostanza di là da realizzarsi. Poichè questo si vuol fare quando si dice all'articolo 35 che si autorizza il Ministro del tesoro ad erogare quei fondi, subordinatamente al prelievo dal Fondo-lire. Domandavo al Ministro, e domanderò in questa sede, l'abrogazione di quella clausola condizionale, perchè la legge sia immediatamente operante. La sua allusione poteva avere un fondamento se io avessi insistito per accentuare quella condizione che, lei ha pensato, io sapevo non realizzabile.

Ritornero sull'argomento anche in sede di discussione dell'articolo 35.

SCOCA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCA. Sento il bisogno di fare una dichiarazione di voto, perchè coloro che hanno parlato hanno dato al loro atteggiamento una giustificazione divergente, ragione per cui la votazione, positiva o negativa, potrebbe avere una diversa interpretazione.

Qui si è parlato di affermazione di principio: ora, come affermazione di principio, si può essere nell'uno o nell'altro campo ed io penso che non basti affermare che si è per l'iniziativa privata per respingere *tout court* questo emendamento. Penso che all'iniziativa privata in certi determinati campi si possa e si debba sostituire la statizzazione, quando vi sia un interesse pubblico che lo richieda.

Penso peraltro che in questo caso, questo interesse pubblico preminente di statizzare a costo di perdite per lo Stato non ci sia. È esatto, d'altro canto, in linea astratta, il principio da altri affermato che quanto dallo Stato si esborca e che è frutto diretto od indiretto dei sacrifici dei cittadini allo Stato debba rientrare: quindi, in linea astratta,

la compartecipazione dello Stato sarebbe giustificata.

Peraltro ci troviamo in un campo in cui la compartecipazione dello Stato, l'acquisizione da parte di esso di una quota della proprietà, non sarebbe un affare per lo Stato, ma molto probabilmente ed anzi certamente si risolverebbe in una perdita, in uno svantaggio duraturo. Ecco perchè voterò contro l'emendamento proposto; unicamente perchè ritengo che la partecipazione dello Stato sia un cattivo affare per lo Stato, che si caricerebbe di un cespite passivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'emendamento Serbandini-Ducci:

« Comportano in pari tempo la partecipazione dello Stato alla proprietà delle industrie favorite in una misura corrispondente all'entità dei contributi stessi onde assicurarne la destinazione agli scopi previsti ».

(Non è approvato)

Passiamo all'articolo 7. Se ne dia lettura.

FABRIANI, Segretario, legge:

(Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza).

« Per la costruzione in Italia di navi mercantili per conto di nazionali è concessa la importazione in franchigia daziaria, secondo le norme stabilite dal regolamento:

a) di tutti i materiali metallici greggi e semilavorati, degli alberi a manovella, delle linee d'asse, dei forni e fondi per caldaie, del legname, necessari alla costruzione dello scafo, dell'apparato motore, degli apparecchi o dei macchinari ausiliari di bordo e delle parti di complemento, di arredamento marinaro e di attrezzatura;

b) degli apparati motori completi, dei singoli complessi costitutivi di apparati motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti di essi o di apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi.

« La importazione dei materiali di cui al presente articolo è anche esente dal diritto di licenza ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione questo articolo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8. Se ne dia lettura.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Esenzioni fiscali*).

« I contratti di costruzione di navi mercantili complete, come pure quelli eventualmente separati per la nave e per il relativo apparato motore, sono soggetti a registrazione col pagamento dell'imposta fissa di registro ed i relativi corrispettivi di appalto sono esenti dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata.

« Le stesse agevolazioni si applicano altresì alla prima vendita di navi costruite in proprio dai cantieri nazionali, sempre che, con l'atto di vendita presentato alla registrazione fiscale sia prodotto apposito certificato rilasciato da uno degli uffici di cui all'articolo 234 del Codice della navigazione, attestante che la nave è stata costruita in proprio dal cantiere o stabilimento che effettua la vendita ».

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato dall'onorevole Fiorentino il seguente emendamento:

« *Sostituire il primo comma col seguente:*

« I contratti di costruzione di navi mercantili complete, come pure quelli eventualmente separati per la nave e per il relativo apparato motore e quelli per la fornitura di ausiliari e materiale di altro genere che si riferiscono a queste costruzioni, sono soggetti a registrazione col pagamento dell'imposta fissa di registro ed i relativi corrispettivi di appalto sono esenti dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata ».

Ha facoltà di svolgerlo.

FIorentINO. Questo articolo 8 prevede esenzioni fiscali per contratti di costruzione di navi; e li prevede in due casi: quando si tratti di un contratto unico e quando invece si tratti di due contratti, l'uno per lo scafo e l'altro per il motore. Nella pratica, accade che i contratti possono essere maggiormente spezzettati e può trattarsi anche di contratti che riflettano alcuni macchinari ausiliari e materiali particolari.

La mia proposta tende, restando nello spirito dell'articolo, così come esso è stato presentato, a correggere questa che io ritengo una piccola lacuna di tale formulazione. Ho aggiunto pertanto le parole: « per la fornitura di ausiliari e materiali di altro genere ».

PRESIDENTE. È stato presentato anche il seguente emendamento dagli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominedò:

« *Al primo comma, dopo le parole: apparato motore, aggiungere: nonché per gli apparati accessori e materiali relativi* ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Signor Presidente, poiché non si tratta che dello stesso emendamento presentato dall'onorevole Fiorentino, se pure con diversa formulazione, lo ritiro, associandomi a quello dell'onorevole Fiorentino.

PRESIDENTE. Sta bene. Invito l'onorevole relatore a esporre il parere della Commissione sull'emendamento dell'onorevole Fiorentino.

ANGELINI, *Relatore*. La Commissione è di parere contrario. L'emendamento proposto tende infatti a far beneficiare delle due esenzioni fiscali anche i contratti ed i pagamenti per le forniture ausiliarie e di altro genere che si riferiscono alle costruzioni. Ora, è opportuno che la Camera sappia che, nel momento in cui si sono fatti i conti e i calcoli per stabilire quale dovesse essere il contributo dello Stato sotto forma di contributo diretto e sotto forma di contributi indiretti o di esenzioni, si è esaminata la possibilità di concedere anche le esenzioni indicate dall'onorevole Fiorentino, ma si è escluso di poterle accogliere, in quanto si sarebbe in tal modo andati di là dei limiti fissati dall'intervento.

È opportuno altresì che la Camera sappia come il Ministero delle finanze con non poche difficoltà abbia aderito alla formula proposta dal Ministero della marina mercantile.

Ci troviamo, infatti, di fronte a delle esenzioni che non avrebbero praticamente un limite, ed è per questo che, volendo contenere l'intervento dello Stato nei limiti indicati dal disegno di legge — i quali, secondo i nostri studi, sono più che sufficienti a colmare la più volte enunciata differenza di prezzo — noi esprimiamo parere avverso all'accoglimento dell'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Sono d'accordo con l'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Fiorentino, mantiene il suo emendamento?

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

FIorentino. Trattandosi di una questione meramente formale, reputo inutile, onorevole Presidente, insistervi.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 8, di cui è stata data testé lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Se ne dia lettura.

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge:

(Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile).

« I redditi derivanti dall'esercizio delle navi di nuova costruzione ammesse a godere dei benefici della presente legge sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile per i primi cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio delle navi ».

PRESIDENTE. A questo articolo l'onorevole Corbino ha presentato il seguente emendamento:

« Alle parole: cinque anni, sostituire: tre anni ».

L'onorevole Corbino ha facoltà di svolgerlo.

CORBINO. Onorevole Presidente, nel mio intervento nella discussione generale ho accennato alla circostanza che, a mio giudizio, il complesso di provvedimenti di favore fosse probabilmente errato per eccesso, e avevo fatto delle proposte di riduzione sia nei compensi di costruzione sia nei contributi di ammortamento e di armamento.

Per non turbare tutto quel complesso di elementi già elaborati dal Governo e dalla Commissione circa tali contributi, ho ritirato gli emendamenti agli articoli 4, 5, 6, e 17; Però, per realizzare almeno in parte la mia proposta di ridurre alquanto i benefici globali che questa legge vuole concedere alle navi di nuova costruzione, io propongo di ridurre da 5 anni a tre anni l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile che è prevista dall'articolo 9. Valutata dal punto di vista del valore attuale, ho calcolato che questa esenzione corrisponde approssimativamente all'1.50 per cento del valore della nave. In sostanza, mentre, con il complesso del provvedimento, si dà circa un terzo del valore della nave più l'esenzione, lasciando immutati i provvedimenti generali e riducendo l'esenzione a tre anni riduciamo i favori dal 33 al 31.50 per cento.

In questo modo, quindi, saremo forse nella via giusta; ed io voglio sperare che

tanto la Commissione quanto il Governo vorranno accogliere la mia proposta.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Mi dichiaro d'accordo col l'emendamento Corbino, perché lo considero il meno peggio rispetto alla richiesta da noi fatta in Commissione e nel corso della discussione generale. Noi avevamo chiesto — e non vi abbiamo insistito per evitare che fosse buttata all'aria tutta la legge — che fossero eliminate tutte le esenzioni fiscali e che al caso, calcolate l'ammontare, esse fossero conglobate coi contributi. Consideriamo infatti che sia causa di disordine e di evasioni l'assurdo sistema che continua ad essere seguito in Italia nel settore fiscale, dove a ogni legge segue immediatamente una infinita serie di esenzioni.

Il concetto giusto ci pare questo: se gli armatori devono pagare meno la nave, mettiamoli in condizioni di pagarla meno, mediante i contributi governativi, ma che essi paghino le tasse, affinché non siano sempre soltanto i lavoratori e il ceto medio a pagare le tasse e i grossi capitalisti ad evadere attraverso più o meno ufficiali esenzioni.

Accettiamo quindi l'emendamento dell'onorevole Corbino come la soluzione meno dannosa.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

ANGELINI, *Relatore*. La Commissione è favorevole all'accettazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo alle conclusioni dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Allora, pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Corbino, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 9, così modificato:

« I redditi derivanti dall'esercizio delle navi di nuova costruzione ammesse a godere dei benefici della presente legge sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile per i primi tre anni dalla data di entrata in effettivo esercizio delle navi ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 10. Se ne dia lettura.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge:

*(Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio).*

« Le navi di nuova costruzione ammesse ai benefici del capo II della presente legge sono esenti da requisizione e da noleggio obbligatorio per la durata di anni cinque dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra e altri casi di emergenza, determinati con decreto del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei Ministri.

« Per le navi cisterna di nuova costruzione la requisizione o il noleggio obbligatorio potranno essere effettuati, nel quinquennio sopra indicato, soltanto in caso di guerra ».

PRESIDENTE. A questo articolo gli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominedò hanno presentato i seguenti due emendamenti:

« *Al primo comma, alle parole: noleggio obbligatorio, sostituire le parole: forme coattive di utilizzazione* »;

« *Al secondo comma, alle parole: il noleggio obbligatorio, sostituire le parole: utilizzazione coattiva; e alla parola: effettuati, sostituire: disposti* ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerli.

LUCIFREDI. Onorevoli colleghi, questi due emendamenti sono, in sostanza, un emendamento solo, perché si tratta di sostituire tanto al primo quanto al secondo comma una frase che in essi è impiegata con un'altra più tecnicamente appropriata.

Nel disegno di legge che stiamo esaminando si parla di esenzioni da requisizioni e da noleggio obbligatorio. L'espressione si trova nel titolo, nel primo comma e nel secondo. Ora noi proponiamo che all'espressione « noleggio obbligatorio » venga sostituita l'espressione: « forme coattive di utilizzazione ».

La ragione sta in questo, che dal punto di vista tecnico giuridico l'espressione noleggio obbligatorio è, quanto meno, inappropriata, e può confondersi con la stessa requisizione, tanto è vero che vi sono varie nostre leggi che parlano di requisizione in forma di noleggio.

Ora, il codice della navigazione prevede i contratti di utilizzazione di nave. Vi sono vari contratti di utilizzazione di navi: di regola si stipulano d'accordo tra le parti, ma l'intervento statale può renderli coattivi. Noi riteniamo che l'esenzione che con questa norma di legge si vuole disporre,

agli effetti di favorire la costruzione di navi, debba valere non solo per i casi di requisizione in senso tecnico, ma anche per ogni altro caso in cui ci si trovi di fronte ad una utilizzazione della nave, indipendente dal consenso dell'armatore. In questo senso chiediamo la sostituzione dell'espressione « noleggio obbligatorio » con altra più appropriata e più comprensiva.

V'è poi un emendamento meramente formale, cioè quello della sostituzione, nell'ultimo comma, della parola « disposti » alla parola « effettuati », e questo per ragioni puramente terminologiche di tecnica giuridica.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

ANGELINI, *Relatore*. L'onorevole Lucifredi propone di sostituire con le parole « forme coattive di utilizzazione » la indicazione della requisizione e del noleggio obbligatorio.

Ora, perchè è stata usata questa formula in questo articolo della legge? Perchè nella legislazione marittima generale e speciale si parla sempre di « requisizione e di noleggio obbligatorio »: sono queste le due uniche forme bene individuate e delineate dalla legge per l'utilizzazione coattiva dei mezzi navali. E soltanto queste due forme sono state usate nella circostanza eccezionale della guerra.

Noi riteniamo, perciò, che ad una formulazione di carattere generico quale è quella indicata dall'onorevole Lucifredi sia preferibile la formulazione di carattere specifico...

LUCIFREDI. Non tecnica.

ANGELINI, *Relatore*. ... che è contenuta nella legislazione marittima e conseguentemente nella legislazione specifica della materia.

Siamo d'accordo invece con l'onorevole Lucifredi nella sostituzione della parola « effettuati » con la parola « disposti » perchè, effettivamente, la sostituzione è esatta.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo alle osservazioni dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifredi, mantiene il suo emendamento, anche nella parte che non è stata accettata dal Governo nè dalla Commissione?

LUCIFREDI. Lo mantengo interamente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento dell'onorevole Lucifredi, ten-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

tente a sostituire, nel primo comma, alle parole « noleggio obbligatorio » le parole « forme coattive di utilizzazione ».

Questo emendamento non è accettato dal Governo nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Lucifredi al secondo comma, tendente a sostituire le parole « il noleggio obbligatorio » con le altre « utilizzazione coattiva ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Lucifredi, accettato dalla Commissione e dal Governo, tendente a sostituire la parola « disposti » alla parola « effettuati ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'intero articolo 10 con la sostituzione della parola « disposti » alla parola « effettuati ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11. Se ne dia lettura.

GRASSI CANDIDO, *Segretario legge*:

(*Apprestamenti difensivi*).

« Le navi mercantili a scafo metallico devono avere strutture tali da consentire a scopo di difesa l'armamento che sarà stabilito, compatibilmente con l'utilizzazione commerciale della nave, dal Ministero della difesa (Stato maggiore della marina).

« Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma fanno carico al bilancio del Ministero della difesa, marina, per le navi di cui al primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi di cui al secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme stabilite dal regolamento.

« Le navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1500 tonnellate devono avere installato, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, e mantenere in efficienza un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1500 a 2500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2500 a 500 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5000 tonnellate.

« La spesa relativa alle installazioni di cui al precedente comma resta a carico dei proprietari delle navi.

« Qualora il Ministero della difesa, Stato maggiore della marina, ritenga necessario richiedere l'impianto di un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel comma precedente, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

« Le navi mercantili, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove uguale o superiore a 14 miglia, devono avere, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi d'acqua dolce o per lo scolo delle acque, per la eventualità di trasporto di uomini o quadrupedi.

« L'onere relativo ai lavori occorrenti agli effetti del comma precedente resta a carico dei proprietari.

« Agli effetti dell'applicazione del presente articolo, i committenti debbono, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, sottoporre i piani all'ufficio di Stato maggiore della marina, che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 13 per l'inizio della costruzione.

« A giudizio del Ministero della difesa, marina, su conforme parere del Capo di Stato maggiore della marina militare, possono essere concesse deroghe agli obblighi di cui al presente articolo alle navi che per particolari dettagli costruttivi non sono ritenute atte a ricevere gli apprestamenti di cui sopra ».

PRESIDENTE. All'articolo 11 è stato presentato il seguente emendamento dagli onorevoli Lucifredi e Dominedò;

« *Sostituire la prima parte dell'ultimo comma col seguente testo:*

« Il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della marina militare, può concedere deroghe... (*segue come nel testo della Commissione*) ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Il testo del comma che stiamo esaminando così si esprime: « A giudizio del Ministero della difesa-marina, su conforme parere ecc. possono essere concesse deroghe ».

Ora questa espressione lascia la via aperta ad equivoci. Non si sa chi possa concedere queste deroghe, perché rimane molto vago quale sia l'organo che debba provvedere. Molto più semplice, e molto più conforme a quelle esigenze di tecnica legislativa cui io desidererei si manifestassero in tutti i punti le nostre disposizioni di legge, sarebbe

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

dire: « Il Ministro della difesa... può concedere deroghe », identificandosi con ciò il soggetto al quale spetta esercitare questa facoltà.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

**ANGELINI, Relatore.** In quanto la formulazione è veramente perfezionatrice dell'articolo, la Commissione l'accetta.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Ministro di esprimere il parere del Governo.

**SARAGAT, Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.** Accetto anch'io l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo con la modificazione proposta dall'onorevole Lucifredi.

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 12. Se ne dia lettura.

**GRASSI CANDIDO, Segretario,** legge:

*(Classificazione della nave e conservazione della nazionalità).*

« Per il godimento dei benefici previsti dal presente Capo, le navi di nuova costruzione debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale e conservare tale classe per la durata di quindici anni dall'entrata in effettivo esercizio.

« Qualora per fatto del proprietario venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, il proprietario è tenuto a restituire i contributi previsti dagli articoli 5 e 6 della presente legge in ragione di un quindicesimo per ogni anno di carenza del requisito stesso. Parimenti se venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, le navi mercantili sono escluse, dal momento in cui la mancanza si verifica e fino a quando essa dura, dal godimento del beneficio di cui all'articolo 9.

« Le navi mercantili, da passeggeri o miste, debbono essere munite di documento di carena, rilasciato dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Vasca navale), comprovante l'avvenuta esecuzione di prove con i relativi modelli per il disegno di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche. Per le altre navi mercantili l'obbligo previsto dal presente comma deve essere osservato quando la stazza lorda sia uguale o superiore alle 1000 tonnellate o la velocità sia uguale o superiore a dodici nodi.

« Il Ministro per la marina mercantile non può autorizzare l'alienazione a stranieri delle

navi, in costruzione o già in esercizio, per le quali sia stata concessa la garanzia statale di cui all'articolo 21 della presente legge e finché duri la garanzia stessa.

« Qualora il finanziamento previsto dall'articolo 21 non sia stato richiesto o accordato o se l'interessato abbia provveduto ad estinguere il debito derivante dal finanziamento, il Ministro della marina mercantile può rilasciare l'autorizzazione ad alienare a stranieri la nave, sempre che i proprietari restituiscano i contributi di ammortamento ed integrativo percepiti in base alla presente legge, ridotti di un quindicesimo per ogni anno, o frazione di anno superiore alla metà, di permanenza sotto la bandiera italiana durante i primi quindici anni di esercizio della nave ».

**PRESIDENTE.** A questo articolo è stato presentato dagli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominè il seguente emendamento, che rinunziano a svolgere:

*« All'ultimo comma, trasportare le parole finali: della nave, dopo le parole: di permanenza ».*

La Commissione accetta l'emendamento?  
**ANGELINI, Relatore.** L'accetta.

**PRESIDENTE.** Il Governo l'accetta?

**SARAGAT, Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.** Anche il Governo accetta.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo 12 con l'emendamento Lucifredi.

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 13. Se ne dia lettura.

**GRASSI CANDIDO, Segretario,** legge:

*(Termini per l'inizio o l'avanzamento della costruzione e per l'entrata in esercizio).*

« Le costruzioni navali di cui al presente Capo devono essere iniziate, a pena di decadenza dai benefici, entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2. La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente non presenti al Ministero della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

« Allo scadere del triennio di cui all'articolo 1, le costruzioni navali devono, a pena di decadenza dai benefici, aver raggiunto almeno l'80 per cento dello stato di avanzamento. Il Ministro della marina mercantile può tuttavia mantenere nel godimento dei

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

benefici le costruzioni navali che al termine del triennio non avessero raggiunto la percentuale indicata, qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

« Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi mercantili debbono entrare in effettivo esercizio nel termine fissato dal regolamento.

« Lo stesso regolamento stabilisce i termini nei quali, a pena di decadenza dal diritto alla corresponsione dei contributi, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 14. Se ne dia lettura. GRASSI CANDIDO, *Segretario*, legge:

(*Anticipi*).

« Sul contributo di ammortamento e sul contributo sui materiali, possono essere concessi quattro anticipi, ciascuno in ragione del venti per cento dell'ammontare presunto dei contributi, pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 20 per cento, 40 per cento, 60 per cento e 80 per cento ».

PRESIDENTE. All'articolo 14 è stato presentato dall'onorevole Fiorentino il seguente emendamento:

« *Aggiungere le parole:* entro 60 giorni dalla presentazione della completa documentazione ».

Poichè queste parole vanno aggiunte alla fine dell'articolo, prima di dar facoltà all'onorevole Fiorentino di svolgere il suo emendamento pongo ai voti l'articolo 14, or ora letto.

(È approvato).

L'onorevole Fiorentino ha facoltà di svolgere il suo emendamento aggiuntivo.

FIorentINO. Poichè questo articolo prevede di dare un certo anticipo quando il grado di avanzamento delle costruzioni sia rispettivamente del 20, del 40 e del 60 per cento e quello modificato dalla Commissione lo divide in 4, anche quando l'avanzamento è dell'80 per cento, poichè a questi stati di avanzamento corrispondono di solito anche degli impegni per cui gli armatori devono corrispondere delle somme ai cantieri, quando la costruzione è arrivata a questi stadi, io ho proposto che venga stabilito un termine

nel quale questo pagamento venga effettuato, cioè da quando tutta la documentazione sia completata, in quanto si ha l'esperienza che questi anticipi sono invece pagati a distanza di troppi mesi.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

ANGELINI, *Relatore*. Non possiamo accettare questo emendamento per una ragione di facile comprensione. In sostanza la preoccupazione dell'onorevole Fiorentino è giusta: affrettare le pratiche per il pagamento.

Ma, onorevoli colleghi, si vorrebbe stabilire un termine per il pagamento. Ora questo termine decorrerebbe dalla presentazione della documentazione. Intanto c'è da rilevare che la documentazione potrebbe essere anche non completa e potrebbero esserci ragioni di perdite di tempo per perfezionarla.

Ma il problema del pagamento non dipende soltanto dal Ministero della marina mercantile. Il Ministero della marina mercantile può fare il decreto che autorizza la spesa, ma occorre poi l'operazione di ragioneria per il mandato, occorre l'opera della Corte dei conti per la registrazione e occorre l'opera del Ministero del tesoro.

Concorre, dunque, l'opera di dicasteri e di amministrazioni che sono diversi dal Ministero della marina mercantile.

Conseguentemente, non è possibile stabilire che il Ministero della marina mercantile debba entro 60 giorni, coattivamente, provvedere al pagamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo al parere espresso dall'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Fiorentino, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Non è approvato).

Passiamo all'articolo 15. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

## Capo III.

MODIFICAZIONI, RIPARAZIONI  
E TRASFORMAZIONI DI NAVI

## ART. 15.

(*Contributo di miglioramento*).

« Ai proprietari delle navi mercantili nazionali in esercizio all'entrata in vigore della



## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

presente legge e che siano iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale sulle quali vengono installati:

a) nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, mai impiegati, inclusi tubolature, grigliati e pagliuoli;

b) singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) comprese le relative tubolature, o macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di nuova costruzione nazionale e mai impiegati, potrà essere corrisposto, sentito il comitato di cui all'articolo 3, ed entro il limite massimo complessivo di 50.000 cavalli asse:

1°) per la installazione di apparati motori di cui alla lettera a), un contributo di miglioramento pari a quello indicato nella tabella n. 2-B (apparato motore), qualunque sia la stazza lorda della nave;

2°) per la installazione di singoli complessi costitutivi di apparato motore o di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo di cui alla lettera b), un contributo di miglioramento di lire 8000 per quintale.

« Le norme per la determinazione della potenza degli apparati motori, nonché per le relative prove sono stabilite dal regolamento.

« Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi, provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento sarà apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dell'apparato motore, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi delle caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

« Qualora, nella costruzione dei singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo vengano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento spettante ai singoli complessi o macchinari o apparecchi ausiliari sarà apportata una riduzione proporzionale al peso di questi ultimi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

« Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi per caldaie, di cui ai due precedenti commi, qualora il peso del complesso o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o apparecchio ausiliario nella cui costruzione vennero impiegati, nessun contributo di miglioramento sarà dovuto per la detta costruzione ».

PRESIDENTE. A questo articolo l'onorevole Fiorentino ha presentato il seguente emendamento:

« Al primo comma, lettera a), aggiungere: e motori anche di costruzione estera, purché già importati in Italia ed ancora inutilizzati. Per questi ultimi si provvederà a diminuire il contributo per la parte che può riflettere la costruzione di un motore analogo in Italia ».

L'onorevole Fiorentino ha facoltà di svolgerlo.

FIORENTINO. Esistono in Italia molti motori, molte decine di motori (e non due soltanto, onorevole relatore) di fabbricazione estera, ma già importati da qualche tempo in Italia. Questi motori sono ottenibili a condizioni particolarmente buone; e, poiché mi sembra che lo spirito dell'articolo sia duplice anzi triplice: da una parte, dare lavoro ai cantieri che esigono queste trasformazioni, da un'altra parte dare lavoro agli stabilimenti che costruiscono in Italia i motori, e, finalmente, dotare la marina mercantile italiana di navi che, per la trasformazione avvenuta (che generalmente sarebbe da apparati a combustione ordinaria, con caldaie, e quindi apparati meno economici, e quindi navi meno veloci) possano essere navi più veloci e più redditizie, il mio emendamento ha lo scopo di cercare di incoraggiare l'armamento a procedere a queste trasformazioni per avere navi più veloci e più economiche.

Ora si può obiettare che, se si dà facoltà agli armatori di applicare questi motori esteri, ciò può danneggiare l'industria italiana di motori, che pure è abbastanza fiorentine.

Faccio però osservare che questo pericolo non c'è, in quanto i motori di navi che si possono ottenere presso le case italiane dovrebbero, per il loro altissimo costo, essere necessariamente destinati a navi moderne, a navi nuove e quindi di costo molto

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

elevato, perché altrimenti l'applicazione si renderebbe impossibile, nonostante il contributo.

Quindi, se si accettasse il concetto che è conveniente dare un contributo anche per i motori esteri che già si trovano in Italia, si faciliterebbe una schiera di armatori i quali potrebbero, con le spese di trasformazione aidate dalla legge e partendo da un costo del motore piuttosto basso, provvedere ugualmente a questa utile trasformazione. Si tratterebbe, naturalmente, di navi più vecchie per le quali non converrebbe acquistare motori nuovi. E quindi, poiché questo è nello spirito della legge e non mi sembra possa danneggiare l'industria italiana dei motori, io ho proposto questo emendamento. Naturalmente, poiché il contributo prevede una certa somma anche per il lavoro che si riferisce alla costruzione del motore nuovo in Italia, io ho proposto che di questa quota si tenga conto e che essa venga dedotta dal contributo che verrebbe dato agli armatori che dispongono di motori che altrimenti sarebbero destinati ad arrugginirsi. Così potrebbero trasformarsi e diventare migliori come qualità, consumo e velocità (e tutto questo a vantaggio dell'economia nazionale), altre navi le quali continuerebbero altrimenti a camminare con i loro vecchi apparati motori.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere il parere della Commissione.

ANGELINI, *Relatore*. La Commissione è contraria all'emendamento per queste considerazioni: anzitutto fa rilevare all'onorevole Fiorentino che non si tratta di lasciare dei motori importanti in Italia inutilizzati, perché chi li possiede può benissimo installarli sulle navi di nuova costruzione. D'altra parte questa legge riguarda la costruzione di motori fabbricati in Italia, fatti in Italia. È questa una legge di carattere sociale. Noi non possiamo estenderla a motori esteri che sono stati importati in Italia prima della emanazione della legge.

Per questi motivi siamo contrari all'accoglimento dell'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il suo parere.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Fiorentino, mantiene l'emendamento?

FIORENTINO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 15 testè letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 16. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

*(Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza).*

« Per la costruzione in Italia per conto di nazionali dei macchinari indicati nel precedente articolo 15, iniziata dopo l'entrata in vigore della presente legge, i costruttori godono dell'importazione in franchigia daziaria dall'estero dei materiali necessari per la costruzione. Le importazioni dei predetti materiali sono anche esenti dal diritto di licenza ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 17. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

*(Contributo sui materiali).*

« Ai costruttori di cui al precedente articolo è inoltre corrisposto un contributo sui materiali di produzione nazionale nella misura di lire 3500 per quintale del peso dell'apparato motore completo o del singolo complesso costitutivo di apparato motore o del macchinario o apparecchio ausiliario di bordo.

« Qualora nella costruzione dei macchinari predetti siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero parti staccate di essi o parti staccate di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo è apportata una riduzione di lire 3500 per ogni quintale di materiali provenienti dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione ».

PRESIDENTE. A questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 18. Se ne dia lettura.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Riparazioni, modificazioni  
e trasformazioni navali*).

« Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari di bordo), anche se eseguiti su pontoni di sollevamento, su draghe e su rimorchiatori pontati, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali nella misura indicata negli articoli 4 e 17, limitatamente ai quantitativi dei materiali impiegati ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 19. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Esenzioni fiscali*).

« Le disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per modificazioni, trasformazioni e riparazioni di navi mercantili di cui al presente Capo ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 20. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Per poter concorrere ai benefici previsti dal presente Capo gli interessati devono farne domanda al Ministero della marina mercantile, osservando le prescrizioni da esso stabilite.

« I lavori ammessi ai benefici del presente Capo debbono essere iniziati entro sei mesi dalla data di accoglimento della domanda, a pena di decadenza dai benefici stessi, salvo eventuale proroga che il Ministro della marina mercantile ritenga di consentire qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

« Per il godimento dei benefici previsti dal presente Capo, gli apparati motori completi e gli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo debbono essere installati nel termine fissato dal regolamento.

« Sono pure stabiliti dal regolamento i termini per l'ultimazione dei lavori di cui all'articolo 18.

« I termini entro i quali, a pena di decadenza, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva, sono stabiliti dal regolamento ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominedò propongono la soppressione dell'inciso del primo comma: « osservando le prescrizioni da esso stabilite ». Poichè rinunciano a svolgere questo emendamento, chiedo il parere della Commissione e del Governo.

ANGELINI, *Relatore*. Lo accetto.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 20, così emendato.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 21. Se ne dia lettura.  
FABRIANI, *Segretario*. legge:

#### Capo IV.

#### FINANZIAMENTI

#### ART. 21.

(*Garanzia sussidiaria dello Stato*).

« Il Ministro per il tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, è autorizzato a concedere agli enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale, e rispettivamente il credito peschereccio, a termini delle vigenti disposizioni legislative, la garanzia sussidiaria dello Stato fino all'importo complessivo di 38 miliardi, per i finanziamenti da concedere per le nuove costruzioni navali di cui all'articolo 1 e per la sostituzione di apparati motori completi, in quanto siano ammessi a tutti i benefici di cui al precedente Capo III.

« Tale garanzia è concessa sulla base dei documenti giustificativi delle spese da sostenere. I finanziamenti del presente articolo, che avranno una durata non eccedente quindici anni, sono autorizzati dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro per la marina mercantile, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto-legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi, designati dal Ministro per la marina mercantile.

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

« La garanzia dello Stato per i finanziamenti non può in nessun caso superare il 40 per cento del costo complessivo della nave ».

PRESIDENTE. L'onorevole Consiglio ha presentato il seguente emendamento:

« *Sostituire l'ultimo comma col seguente:*

« La garanzia dello Stato per i finanziamenti non può in nessun caso superare il 50 per cento del costo complessivo della nave. Sui finanziamenti sopracitati non potrà essere richiesto ai mutuatari un interesse superiore al tasso ufficiale di sconto restando l'eventuale interesse a carico dello Stato, a valere sugli stanziamenti di cui all'articolo 35 ».

Non essendo il proponente presente, l'emendamento si intende decaduto.

Pongo in votazione l'articolo 21 testè letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 22. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Garanzie del credito per i finanziamenti*).

« Salvo altre eventuali garanzie, il credito derivante dal finanziamento di cui al precedente articolo deve essere garantito da ipoteca a favore dell'ente o istituto finanziatore sulle navi in costruzione o in trasformazione.

« Alla pubblicità dell'ipoteca si prevede, ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

« Il credito derivante dal finanziamento ha inoltre privilegio sui macchinari ed altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave.

« Detto privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi; esso è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti alla annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

« Il privilegio di cui sopra deve essere annotato, a richiesta dell'istituto o ente finanziatore, senza spese, nel registro di cui all'articolo 1564 del Codice civile presso il tribunale competente in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari o attrezzature stessi o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori, e di esso sarà dato avviso mediante inserzione nel foglio annunci legali della provincia.

« L'ipoteca ed il privilegio si intendono costituiti anche a favore dello Stato, per gli effetti di cui all'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367 e successive modificazioni ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 23. Se ne dia lettura.  
FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Operatività della garanzia dello Stato*).

« Fermo il disposto del terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367 e successive modificazioni, la garanzia sussidiaria prestata dallo Stato ai sensi del precedente articolo 21 diventa operativa e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto quando, essendo la nave ipotecata oggetto di esecuzione forzata, abbia avuto termine la procedura esecutiva nei suoi confronti o nei riguardi delle cose sottoposte a privilegio ai termini del precedente articolo.

« Inoltre la detta garanzia sussidiaria diventa ugualmente operativa, e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto finanziatore nei casi seguenti:

a) ogni qualvolta abbia avuto luogo la perdita totale della nave ipotecata per quella parte del credito dell'ente o istituto finanziatore che non fosse coperta dall'indennità di assicurazione;

b) ogni qualvolta la nave abbia formato oggetto di cattura o di procedimenti cautelativi od esecutivi fuori delle acque territoriali nazionali, sempre che siano trascorsi almeno sei mesi dalla cattura o dall'inizio di detti procedimenti ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 24. Se ne dia lettura.  
FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Agevolazioni fiscali per i finanziamenti*).

« Ai finanziamenti di cui al presente Capo sono applicabili le norme di cui agli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Le spese

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

per il funzionamento del Comitato, di cui al precedente articolo 21, sono equiparate alle altre spese di cui all'articolo 11 del precitato decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

« Le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del suddetto decreto sono applicabili anche agli atti e contratti con i quali vengono concessi o ceduti i compensi di cui alla presente legge, nonché agli atti di pubblicità dell'ipoteca sulla nave ».

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 25. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

## Capo V.

## NAVI PER I SERVIZI INDISPENSABILI

## ART. 25.

« Nel caso che all'entrata in vigore della presente legge non fossero state stipulate le nuove convenzioni per i servizi indispensabili di comunicazione tra il Continente e le Isole e tra le Isole, attualmente non esercitati da società di navigazione di preminente interesse nazionale, il Ministero della marina mercantile, sentito il Ministero del tesoro, ha facoltà di incaricare, in base a pattuizioni speciali, un ente, che sarà da esso designato, della costruzione delle navi occorrenti ai servizi predetti per un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate e per una spesa complessiva non superiore a 1200 milioni, che saranno all'uopo accantonati nello stanziamento di cui all'articolo 35.

« Il numero, il tonnellaggio e le caratteristiche delle navi sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3.

« Le commesse che farà l'ente di cui al primo comma sono soggette all'autorizzazione del Ministro della marina mercantile.

« Compiuta la costruzione delle navi di cui al primo comma, le navi stesse sono cedute in proprietà ai nuovi concessionari o, se le nuove convenzioni non siano state stipulate, sono affidate in gestione agli esercenti dei servizi. Le condizioni della cessione in proprietà o della gestione sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, d'accordo con quello del tesoro.

« Nel caso che le navi siano cedute in proprietà ai nuovi concessionari dei servizi pub-

blici, nella determinazione del corrispettivo sarà tenuto conto dell'ammontare complessivo dei benefici che le navi stesse avrebbero conseguito se fossero state commesse dai concessionari stessi ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominedò hanno presentato il seguente emendamento:

« Al primo comma, sostituire alle parole: Il Ministero della marina mercantile, le parole: il Ministro della marina mercantile; dopo la parola: designato, aggiungere: previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3 ».

Poiché rinunciano a svolgerlo, chiedo alla Commissione e al Governo il loro parere.

ANGELINI, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. L'accetto anch'io.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 25, così emendato.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

## Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

FABBRIANI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri ed i Ministri dell'industria e commercio, della pubblica istruzione e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti pratici e quali provvidenze finanziarie si intendano applicare per giungere a diffondere gli Alberghi della gioventù sul territorio nazionale, ed in specie se tali centri di ospitalità sono stati compresi nei progetti di ricostruzione nazionale anche quale nuova sorgente di lavoro. Ciò in considerazione del fatto che è necessario incrementare lo scambio di correnti giovanili e di turismo popolare sia all'interno che nei rapporti delle altre nazioni; che è imminente la entrata in vigore del *Dullbright Act*; che è prossimo l'Anno Santo; che i programmi E.R.P. prevedono la diffusione degli Alberghi della gioventù nel quadro della ricostruzione europea, e similmente le Nazioni Unite nel quadro delle iniziative atte ad intensificare i rapporti tra le diverse Nazioni ed a far

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

evolvere l'educazione sociale giovanile; che la funzione del nostro Paese è quella di ponte tra il centro Europa e le Nazioni d'Oriente, di Medio Oriente e del Continente africano; e che, infine, ben 24 Nazioni sono dotate di Alberghi per la gioventù.

« BETTINOTTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni della mancata sistemazione in ruolo degli avventizi anziani del Genio civile, mentre ciò sarebbe avvenuto per gli avventizi dipendenti dall'A.N.A.S. in virtù del decreto legislativo 6 settembre 1948, e quali provvedimenti intende, di conseguenza, attuare per ovviare a tale palese ingiustizia commessa verso una benemerita categoria del suo Ministero.

« GUADALUPI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi che ritardano la riammissione all'insegnamento del professore Eugenio Morelli, titolare della cattedra di fisiologia presso la Università di Roma, tenuto conto che il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale (sezione IV), con sentenza del 25 giugno 1948, pubblicata in seduta dell'11 settembre 1948, ha accolto con formula piena il ricorso dal predetto presentato contro il precedente provvedimento di collocamento a riposo; che la Facoltà di medicina e chirurgia della Università di Roma si è pronunciata con voto unanime a favore della sua riassunzione in servizio; che altri professori universitari nelle identiche condizioni sono stati da tempo già riammessi all'insegnamento.

« CORNIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere quando potrà essere completata la fabbricazione ed emissione — autorizzate con decreto del Capo provvisorio dello Stato 6 settembre 1946, n. 298 — delle monete metalliche « Italma ».

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere di quale disposizione legislativa si è avvalso il prefetto della provincia di Taranto per dimettere di autorità la Deputazione provinciale, ed al suo posto insediarne un'altra che non corrisponde alle forze politiche di tale provincia.

« LATORRE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno istituire in Foggia, città natale di Umberto Giordano recentemente rapito all'arte ed all'ammirazione di tutto il mondo civile, un Conservatorio statale onde rendere duraturo e tangibile il riconoscimento d'un genio che ha portato, con la sua opera immortale, il nome glorioso di Italia nel mondo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

« IMPERIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere se non ritiene opportuno riportare alla sede naturale e legale del capoluogo di provincia, l'Ente provinciale per il turismo della provincia di Imperia, dislocato dal 1946 in via provvisoria a San Remo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

« NATTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga di predisporre un provvedimento legislativo per elevare adeguatamente il tasso di capitalizzazione per il riscatto dei fondi concessi in enfiteusi, ad evitare che, come già si sta verificando, i concedenti, avvalendosi del diritto loro riconosciuto dalle vigenti disposizioni di legge, riscattino i fondi con somme irrisorie, dando luogo a numerose contestazioni giudiziarie. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

« COVELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se e quando verrà corrisposta la liquidazione agli impiegati licenziati o dimissionari dall'Ufficio provinciale del lavoro di Brescia. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

« NICOLETTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga equo estendere ai funzionari di pubblica sicurezza, nei confronti dei quali non minore è il rischio e le responsabilità del servizio, le indennità militari attualmente corrisposte agli ufficiali dei reparti armati dipendenti dal Ministero dell'interno. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta)*.

« CACCURI, LATANZA ».

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno e necessario far sollecitamente determinare dal Comitato interministeriale dei prezzi, ai sensi dell'articolo 2 della legge 30 ottobre 1948, n. 1339, il prezzo della sansa venduta dai produttori di olio nella decorsa campagna olearia 1947-1948, in considerazione che, mentre le ditte estrattrici hanno da più mesi ritirato e commerciato il prodotto, gli olivicoltori esponenti alle disposizioni a suo tempo emanate dal Ministero ancora non hanno ricevuto il prezzo del prodotto stesso. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« RICCIARDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere la data in cui avranno inizio le prove dei vari concorsi a cattedre nelle scuole secondarie, riservati a reduci e assimilati; nonché le norme fissate per l'andamento e la valutazione delle prove stesse le quali — come è noto — dovranno prescindere dallo scritto. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« LIZIER, FRANCESCHINI, SCAGLIA, BERTOLA ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio, sulla improrogabile necessità di risolvere il grave problema dei prezzi delle vinacce, con interventi e provvedimenti da parte del Governo per impedire la speculazione dei distillatori a danno dei vinificatori pugliesi, costretti a cedere le vinacce a prezzi irrisori rispetto a quelli praticati in altre regioni d'Italia.

« MONTERISI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e del tesoro, per sapere se intendono, in ottemperanza a quanto è stato preannunciato con analogo circolare a suo tempo inviata ai presidenti delle Corti di appello, presentare uno schema di provvedimento legislativo, predisposto dal Ministero di grazia e giustizia, che apporta alcune varianti alla legge 24 aprile 1941, n. 392; in base al quale e secondo un criterio di più equa distribuzione i contributi per le spese riguardanti le sedi e gli uffici giudiziari sono ripartite fra tutti i comuni delle rispettive circoscrizioni in rapporto al numero degli abitanti.

« FIETTA ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se intende seriamente procedere alla definitiva sistemazione organica dell'Istituto di patologia del libro, avendo presente: che fin dal 1947 il Ministero stesso chiese ed ottenne il consenso di quello del tesoro per l'emanazione di un provvedimento già predisposto cinque anni prima; che il testo del decreto legislativo, concernente tale sistemazione, fu approvato dal Consiglio dei Ministri e quindi dall'Assemblea Costituente, rimanendo pur sempre lettera morta perché mai si è voluto dar corso alla relativa pubblicazione; che in conseguenza l'Istituto versa purtroppo in condizioni di scarsa efficienza e trovasi impossibilitato a fronteggiare tutte le richieste che gli provengono anche dall'estero; mentre è assolutamente necessario che esso non sia impari ai compiti affidatigli, assicurandone il funzionamento con mezzi e personale adeguato.

« FIETTA ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai Ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i Ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

**La seduta termina alle 20,35.**

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 10,30 e alle 16,30:*

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

« Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ». (161) (*Urgenza*).

2. — *Discussione delle seguenti proposte di legge:*

Senatore BERGMANN ed altri: « Elezioni regionali ». (239) — (*Approvata dal Senato*).

Senatore BERLINGUER ed altri: « Delega al Presidente della Repubblica a concedere amnistia per il reato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 100, e indulto per i reati previsti dal decreto legi-

## DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1948

slativo 5 febbraio 1948, n. 100, e per il reato previsto dall'articolo 3 del decreto luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 234, successivamente prorogato ». (221) — (*Approvata dal Senato*).

PASTORE ed altri: « Concessione di una pensione straordinaria alla vedova dell'onorevole Achille Grandi ». (42).

Senatore SPALLINO ed altri: « Sospensione dell'entrata in vigore del decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 483, recante modifica-

zioni ed aggiunte al Codice di procedura civile ». (220) — (*Approvata dal Senato*).

3. — Discussione della mozione degli onorevoli Novella ed altri.

---

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI