

CLIX.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI DOMENICA 19 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	5515
Trasmissione dal Senato di un disegno di legge:	
PRESIDENTE	5515
Disegno di legge (Seguito e fine della discussione):	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (161).	5515
PRESIDENTE	5515, 5521, 5523, 5525, 5526, 5527, 5528, 5530, 5532, 5535, 5537, 5541
GIULIETTI	5516, 5518, 5519, 5521, 5524, 5525, 5526, 5537, 5539
GIAVI	5518, 5522, 5523, 5529, 5530, 5531, 5536
SARAGAT, <i>Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri</i>	5519, 5523, 5528, 5529, 5531, 5535, 5538, 5539, 5540, 5541, 5545, 5546
ORLANDO	5519, 5523, 5524, 5530, 5531
FIRRAO	5519, 5523, 5526, 5528, 5529, 5534, 5538, 5540, 5541
PECORARO	5519, 5523
LUCIFREDI	5521, 5526, 5534, 5535, 5541
LEONE	5527
SERBANDINI	5531, 5539
MONTICELLI	5531, 5533
DUCCI	5532, 5535, 5537
PETRUCCI	5534
CORBINO	5536, 5540
AVANZINI	5536
RICCIARDI	5540
COVELLI	5541

La seduta comincia alle 10,30.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta antimerdiana.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che hanno chiesto congedo i deputati Angelini, Biasutti, Calcagno, Corona Giacomo, Fassina, Fietta, Guerrieri Emanuele. Quarello, Rapelli, Rocchetti, Sabatini, Mondolfo, Marotta, Piccioni, Arcaini, Dominedò, Zaccagnini e Carcaterra.

(Sono concessi).

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera il seguente disegno di legge, approvato nella seduta di ieri:

« Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento ».

Sarà inviato alla Commissione competente.

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

PRESIDENTE. Pongo in discussione l'articolo 26. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

CAPO VI.

ART. 26.

(Finanziamenti speciali).

« Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito, potrà essere concesso, per la costruzione di una nuova unità dello stesso tipo, che sia ammessa a' termini dell'articolo 2 ai benefici del Capo II della presente legge, uno speciale finanziamento per un ammontare non superiore al costo presunto della nuova costruzione, ridotto dell'importo dei contributi da corrispondersi in base alla presente legge, nonché dell'indennità di perdita percepita o da percepire a qualsiasi titolo. E in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 300 tonnellate.

« Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7.000 tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale.

« I finanziamenti di cui al presente articolo sono autorizzati a norma del secondo comma dell'articolo 21 della presente legge e saranno eseguiti dall'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.), al quale il Tesoro dello Stato somministrerà i fondi all'uopo occorrenti, fino ad un ammontare massimo complessivo di 2000 milioni, di cui 1000 milioni sono riservati ai finanziamenti di cui al primo comma.

« Le modalità di esecuzione e le condizioni tutte dei finanziamenti, ivi compresa la durata, la misura degli interessi, ed eventuali provvigioni all'I.M.I. da corrispondere sui finanziamenti, sono deliberate dal Comitato di cui all'articolo 21 secondo comma della presente legge.

« Le somministrazioni sui finanziamenti sono di regola effettuate dall'I.M.I., per conto dei committenti, direttamente agli assuntori dei lavori in rapporto allo stato di avanzamento dei lavori stessi e per la prima somministrazione sulla base del preventivo tecnico finanziario.

« Il credito derivante dai finanziamenti è garantito da ipoteca sulla nave in costruzione od in riparazione, nonché da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa. Al privilegio si applicano le norme di cui al 4° e 5° comma del precedente articolo 22. Il credito può anche essere garantito da crediti certi verso lo Stato, da garanzie reali, da garanzie bancarie o personali. Il credito derivante dai finanziamenti di cui al 2° comma del presente articolo dovrà essere

garantito da ipoteca su altre navi delle cooperative finanziate qualora ciò sia ritenuto necessario dai Ministri della marina mercantile e del tesoro.

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

« I finanziamenti di cui al presente articolo costituiscono una gestione speciale dell'I.M.I., per conto dello Stato all'infuori delle operazioni comportanti la responsabilità patrimoniale dell'Istituto medesimo. Tale gestione è regolata da apposita convenzione, che sarà stipulata tra il Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, e l'Istituto mobiliare italiano e sarà registrata alla Corte dei conti.

« Ai finanziamenti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto legislativo 8 maggio 1946, n. 449 ».

PRESIDENTE. L'onorevole Giulietti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerato lo scopo altamente umanitario e generoso della « Garibaldi » marinara, nonché il principio sociale per cui agisce;

considerati gli enormi danni ad essa inflitti — circa la motonave *Nino Bixio* — per la mancata applicazione della nota legge di guerra 7 maggio 1942, n. 622, danni derivanti da una perdita di tempo di oltre due anni con il conseguente mancato introito di noli e di valuta pregiata;

impegna il Governo a fornire alla « Garibaldi » sul fondo-lire due miliardi, affinché essa sia risarcita alquanto del danno sofferto e ripristini la *Nino Bixio*, trasformandola in nave-mista, senza intervento di Istituti di credito; somma che la « Garibaldi » restituirà mediante gli utili d'esercizio della stessa nave ».

Ha facoltà di svolgerlo.

GIULIETTI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, per comprendere le richieste contenute nell'ordine del giorno, che devo svolgere, bisognerebbe fare un lungo intervento e ripetere quello che ho già detto alla Camera nel mio discorso del dieci corrente. Mi limito, pertanto, a ricordare che le richieste derivano dagli enormi danni subiti dalla « Garibaldi » per la mancata applicazione di una legge di guerra. L'applicazione di questa legge dipendeva dal Ministro della marina mercantile, che in quel tempo era l'onorevole Aldisio, il quale mandò regolarmente la pra-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

tica al Tesoro, che arbitrariamente la volle respingere, causando rilevantissimi danni all'erario, alla Marina e alla gente di mare. La « Garibaldi » ha reagito in difesa dei propri interessi, così gravemente lesi. Intanto, all'onorevole Aldisio subentrava, come Ministro della marina mercantile, l'onorevole Paolo Cappa, che, considerate le ragioni della « Garibaldi », riusciva ad ottenere — mediante il diretto intervento del Presidente del Consiglio — cinquecento milioni sul fondo AUSA, per iniziare i lavori di ripristino della motonave *Nino Bixio*, oggetto della vertenza, essendo questa la nave per la quale il Ministro Aldisio aveva chiesta — avendone piena facoltà — l'applicazione della legge cui ho accennato.

Questa concessione di 500 milioni sul fondo AUSA dimostra la serietà e la fondatezza delle ragioni della cooperativa « Garibaldi ». Ma 500 milioni non erano e non sono sufficienti perché, per il ripristino della nave, ne occorrono quasi millecinquecento, e per trasformarla in nave mista, occorrono quasi due miliardi. I danni, causati alla « Garibaldi », per la mancata applicazione della legge, superano questa somma, che, pertanto, dovrebbe essere data alla Cooperativa a titolo di indennizzo. Essa, invece, si accontenta di averla come anticipo per restituirla — senza gravami d'interessi passivi — mediante gli utili d'esercizio della nave. Errano poi coloro che credono che la « Garibaldi » chieda denaro allo Stato perché dalle banche non lo può avere. Le banche sono desiderose d'imprestare denaro alla « Garibaldi »; ma è questa che non vuole accendere debiti di tal genere, per evitare il peso dei relativi interessi. La « Garibaldi » reclama dallo Stato la somma necessaria per il ripristino e la trasformazione della *Bixio* in nave mista; ed avanza questo reclamo non per un trattamento di favore, ma per il rispetto di un diritto, scaturente da un danno causatole dalla pubblica amministrazione. Ciò premesso, e riprendendo la storia di quanto è accaduto, devo dire che, mentre l'onorevole Cappa stava adoprando per tentare di esaudire la « Garibaldi », si ebbe altra crisi ministeriale, e al posto dell'onorevole Cappa andò a finire l'onorevole Saragat. Nel frattempo i cinquecento milioni, causa il cambiamento del titolare al Ministero della marina mercantile, milioni da prelevarsi sul fondo AUSA per la Garibaldi, sono ritornati nel mucchio del fondo-lire, regolato ora dalla volontà del Parlamento. Col Ministro Saragat non ci siamo intesi, desiderando egli, fra l'altro, che la « Garibaldi » desse la *Bixio*

— ripristinata e trasformata in nave mista — a « scafo nudo » al Lloyd Triestino. Visto che la vertenza era ritornata in alto mare; considerato l'enorme danno causato dalla perdita di tempo, siamo stati costretti a metterci nuovamente in agitazione; dico nuovamente perché anche sotto il Ministro Cappa avevo dovuto ricorrere più di una volta a questo sistema per diverse complesse vertenze, compresa quella per la *Bixio*.

Intervenire il Capo del Governo, il quale per iscritto prese impegno circa il finanziamento per il ripristino di questa nave. Si disse che la cosa sarebbe stata regolata entro il progetto di legge in discussione; invece ciò non è avvenuto; non solo, ma la cooperativa qui è considerata alla stregua di tante altre possibili cooperative, che avrebbero il diritto di chiedere un trattamento simile indipendentemente dagli enormi danni subiti dalla « Garibaldi » e del suo diritto al relativo indennizzo.

Ecco perché chiedo che la Camera voglia compenetrarsi di queste verità e prendere misure, in virtù delle quali alla « Garibaldi » sia assicurato un finanziamento sulla base della legge, che arbitrariamente non le si è voluta applicare e del conseguente danno di almeno 2 miliardi.

Se la cosa è vera — come lo è —; se la gravissima ingiustizia è stata compiuta, voi comprenderete che quello che è stato di proposito combinato contro la « Garibaldi », malgrado il principio pel quale essa funziona, è semplicemente enorme.

Questo disegno di legge doveva, per espresso desiderio e impegno del Capo del Governo — condiviso dal Consiglio dei Ministri — doveva — dico — eliminare un'ingiustizia commessa contro la « Garibaldi ». Invece, contro la volontà del Presidente del Consiglio, l'aggrava. Oso dire, contro la volontà dell'onorevole De Gasperi, perché penso che egli sia completamente all'oscuro del modo estremamente ingiusto con il quale la « Garibaldi » in questo disegno di legge è stata trattata. Infatti, se accettassimo il finanziamento, per la *Bixio*, indicato dal progetto di legge in esame, l'esercizio della nave sarebbe per la « Garibaldi » deficitario per l'enorme peso degli interessi passivi, che invece non devono esistere per le ragioni già illustrate. L'organizzatore di tanta raffinatezza ai danni della « Garibaldi » è tanto sicuro che l'esercizio della nave sarà negativo, che impone a questa di risponderne con tutta la sua flotta; il che è in aperto contrasto con la legge che alla Cooperativa non si è voluto ap-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

plicare, malgrado l'impegno solenne d'applicarla.

Sicché, agli enormi danni del passato, si è voluto aggiungere altro danno per l'avvenire. Onorevoli colleghi, vogliate intervenire e rendere giustizia a questa Cooperativa, alla quale proprio in questi giorni è stato inerto altro gravissimo colpo circa l'altra sua nave, l'*Agostino Bertani*, in merito alla quale presenterò interpellanza. Di questo passo è evidente l'azione di coloro che non amano la Cooperativa della gente del mare. Sembra che il male voglia combinarsi con la provocazione per complottare contro i legittimi e sacri interessi della gente di mare, contro il pane di orfani e di vedove di marittimi, contro le speranze di vecchi, invalidi marinai.

Chiedo giustizia alla Camera e al Governo: non è possibile sopportare inique misure. Onorevoli colleghi, vi esorto a rendere giustizia, a riparare agli enormi danni che ho illustrati e messi davanti alla vostra coscienza.

PRESIDENTE. Prego il Relatore o chi per lui di voler esprimere il parere della Commissione.

GIULIETTI. La Commissione è certamente sensibile all'interesse della cooperativa « Garibaldi ». Ma, come già ha fatto il Governo, anche la Commissione ha dimostrato abbondantemente e, crediamo, sufficientemente questa sua sensibilità.

Infatti, la legge assicura alla cooperativa « Garibaldi » un trattamento speciale che non fa a nessun altro armatore. Più precisamente la Cooperativa — che già dispone di mezzo miliardo per il ripristino della nave *Nino Bixio* da prelevarsi su fondi provenienti dall'A.U.S.A. — ha avuto, in base all'articolo 26, il finanziamento del miliardo che ancora occorre, direttamente da parte dello Stato: condizione questa che la legge non ha fatto a nessun altro armatore.

Non vediamo per quale ragione si potrebbe andare oltre, perché veramente i fondi a disposizione del Ministero sono così limitati che riteniamo si sia fatto lo sforzo massimo. Andare oltre significherebbe andar contro gli interessi dell'economia nazionale, significherebbe anche violare proprio quei criteri di equità che nel caso della cooperativa « Garibaldi » si sono voluti rispettare. Veramente non vi è nessuna giustificazione...

GIULIETTI. Dove sono i 500 milioni a cui allude l'onorevole Giavi? Non ci sono più perché sono stati ritirati e rigettati nel calderone del fondo-lire. Così mi è stato detto dal Ministro. (*Commenti*).

GIAVI. Non lo credo. Ad ogni modo questa domanda non riguarda il Ministero della marina mercantile, perché quei 500 milioni sono stati messi a disposizione sul fondo-A.U.S.A.

GIULIETTI. Ma adesso non sono più a disposizione della « Garibaldi ».

GIAVI. Saranno nelle casse dello Stato, saranno presso gli uffici competenti, ma non fanno parte del bilancio della Marina mercantile.

GIULIETTI. Col disegno di legge, dovevasi provvedere al totale finanziamento per ripristino della *Bixio*, essendovi in proposito formale impegno scritto anche da parte del Capo del Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, non interrompa.

GIAVI. Io prego, quindi, i colleghi di considerare...

GIULIETTI. È una enorme ingiustizia quella che è contenuta nel progetto di legge circa la « Garibaldi » e la *Bixio*!

GIAVI. ...di considerare che questi 500 milioni non sono stati mai messi a disposizione del Ministero della marina mercantile, ma degli uffici competenti: l'onorevole Giulietti li vada a ricercare presso questi uffici. Il Governo non se li è certo mangiati.

GIULIETTI. Qui non si tratta di questo, ma di ingiusto assorbimento per altri scopi... Onorevole Presidente, permette che io chieda una spiegazione all'onorevole Giavi?

PRESIDENTE. No. La prego di lasciare parlare l'onorevole Giavi.

GIAVI. Ripeto che è stato fatto un trattamento alla « Garibaldi » che non è stato fatto a nessun altro armatore.

GIULIETTI. Ma non è esatto! Nessun armatore ha avuto il danno della « Garibaldi » per la mancata applicazione di una legge; un danno di miliardi. Inoltre, il trattamento fatto alla « Garibaldi » nel disegno di legge in discussione è inferiore a quello stabilito per gli altri armatori, come ho dimostrato nel mio discorso del dieci corrente davanti alla Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti!

GIULIETTI. Insisto affinché nel disegno di legge in esame si tenga conto, fra l'altro, anche dei cinquecento milioni sfumati.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, ma vuole che si faccia un Regolamento appositamente per lei?

GIAVI. Ripeto ancora una volta che i 500 milioni sono presso gli uffici competenti. non credo che l'onorevole Giulietti avanzi il sospetto che lo Stato abbia dilapidato questa

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

somma. (*Commenti*). Lo Stato, inoltre, come ho già detto, fa un finanziamento integrale, oltre i 500 milioni, per la riparazione della nave *Nino Bixio*; nessun altro armatore ha avuto altrettanto ed io non so francamente che cosa voglia ancora la cooperativa « Garibaldi ».

Poiché, dunque, noi crediamo di avere assolto al nostro dovere nei confronti della cooperativa « Garibaldi » sino in fondo, non possiamo accogliere questo ordine del giorno.

GIULIETTI. Il verbo dilapidare è fuori luogo, come è fuori luogo l'insistenza dell'onorevole Giavi di volere fare credere che alla « Garibaldi » si è usato riguardo. Ai danni del passato, per la mancata applicazione della nota legge, si aggiungeranno altri danni col sistema patrocinato dall'onorevole Giavi. Bel sistema!

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

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

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, ella insiste?

GIULIETTI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Giulietti, *testé* letto.

(*Non è approvato*).

Gli onorevoli Orlando, Coppa, Pietrosanti, Di Fausto, Mazza, Fiorentino, Rivera, Proia, Tozzi Condivi, Reggio d'Acì e Borsellino hanno presentato il seguente emendamento:

« *Al primo comma, dopo le parole: ai proprietari di navi mercantile, aggiungere: e da pesca* ».

L'onorevole Orlando ha facoltà di svolgerlo.

ORLANDO. Mi sembra che l'emendamento sia chiaro di per se stesso. All'articolo 26 si accenna ai « proprietari di navi mercantili »; per me non è dubbio che si debbano ritenere inclusi in tale formula anche le navi da pesca. Ma poiché ho avuto modo di rilevare che, in occasione di altre norme di legge, questa stessa formula si è prestata a dubbi nei confronti della pesca, oso suggerire di aggiungere: « e da pesca ».

PRESIDENTE. Prego la Commissione di esprimere il suo parere su questo emendamento.

FIRRAO. La Commissione concorda nello spirito dell'emendamento proposto dall'onorevole Orlando perché era previsto che, ove nell'articolo 26 si dice: « ai proprietari di navi mercantili », le navi da pesca dovessero essere comprese. Per mantenere la terminologia usata in tutto il testo della legge pregherei l'onorevole Orlando di ritirare il suo emendamento.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Ministro della marina mercantile di esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo alle conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Orlando, mantiene il suo emendamento?

ORLANDO. Se siamo d'accordo sull'interpretazione da me data, lo ritiro.

PRESIDENTE. Mi pare che questo sia il parere della Commissione. Allora l'emendamento si intende ritirato.

Segue l'emendamento degli onorevoli Mazza, Leone, Del Bo, Bertola, De Meo, Sampietro Umberto, Bontade Margherita, Scalfaro e Ricciardi del seguente tenore:

« *Al primo comma, alle cifre: 150 e 300 di tonnellate di stazza lorda, sostituire rispettivamente le cifre: 300 e 500* ».

Poiché l'onorevole proponente non è presente e nessuno degli altri firmatari chiede di parlare l'emendamento si intende decaduto.

L'onorevole Pecoraro ha presentato il seguente emendamento:

« *Al primo comma, alle parole: È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 300 tonnellate, sostituire le parole: È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 1000 tonnellate* ».

Ha facoltà di svolgerlo.

PECORARO. Con l'emendamento che io propongo verremmo ad elevare il tonnello delle navi da ricostruire — delle piccole navi di cui si parla all'articolo 26 — da un massimo di 300 tonnellate ad un massimo di 1000 tonnellate. Faccio presente che queste 1000 tonnellate sono corrispondenti pressa a poco a 700 tonnellate di stazza lorda.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

Desidero spiegare, brevemente, il motivo del mio emendamento. Secondo lo spirito dell'articolo 26 il provvedimento di legge intenderebbe far sì che coloro i quali erano proprietari di mezzi nautici — o da pesca o di piccolo cabotaggio — possano vedere ripristinati i loro mezzi di lavoro attraverso questo provvedimento e senza bisogno di effettuare una erogazione di denaro.

Infatti, ad essi verrebbero attribuiti, come a tutti gli altri, acconti di circa un terzo a titolo gratuito e quindi da non restituire; oltre a ciò lo Stato, anziché effettuare una garanzia nel finanziamento del 40 per cento, sarebbe pronto a garantire il finanziamento per tutta la differenza a vantaggio di questi piccoli armatori, in maniera tale che, qualora ci fossero dei piccoli proprietari di navigli adibiti alla pesca o al piccolo cabotaggio i quali avessero avuto in proprietà questi piccoli mezzi nautici, potrebbero ricostruirli senza bisogno di affrontare dei finanziamenti.

Intanto si è potuto constatare che, per quello che riguarda il piccolo cabotaggio in questo momento, per il piccolissimo tonnellaggio, la disponibilità che si offre al Paese è quasi uguale a quella dell'anteguerra; non solo, ma il traffico che si effettua attraverso questi piccoli mezzi di cabotaggio è ridotto a circa il 30 per cento di quello che era il traffico dell'anteguerra, in maniera tale che ben un 40 per cento dell'attuale naviglio di piccolo cabotaggio è in questo momento in disarmo, e quindi impossibilitato ad essere utilizzato.

Pertanto, noi dobbiamo cercare di trovare una via perché questi piccoli proprietari possano veder ricostituiti i loro beni ed esercitare un'attività a mezzo di essi. E allora si è pensato di conglobare alcune di queste quote in modo da ricostruire dei mezzi nautici tali che possano rispondere a questa esigenza e non rimanere improduttivi ed inutilizzati. E quindi lo stesso provvedimento legislativo e la sua relazione hanno portato il primitivo limite di 150 a 300 tonnellate, ammettendo che due o più ex proprietari di piccolo naviglio si possano unire per costruire insieme navi più grandi.

Però è apparso ad alcuni competenti — ed io mi faccio portavoce di essi in questa sede e prego l'onorevole Ministro e la Commissione di voler accogliere il mio rilievo — che anche il tonnellaggio di 300 tonnellate sia troppo basso rispetto a quella che può essere una proficua utilizzazione, e, pertanto, richiedo con questo mio emendamento che il tonnellaggio venga portato a 700 tonnellate di

stazza lorda pari a 1000 tonnellate di portata, naturalmente con un conglobamento di quote, perché si dovrebbe pervenire a questo maggior tonnellaggio sommando tonnellaggi inferiori a 150 tonnellate.

Questo commassamento di quote può sollevare alcune obiezioni sulle quali io brevisimamente mi intratterò in questa sede.

Un'obiezione è dovuta al fatto che qualcuno potrebbe pensare che il settore del piccolo cabotaggio potrebbe avvantaggiarsi a scapito del settore della pesca. Ma, prima di tutto, come si sa, esiste un Comitato tecnico distributore che effettuando questa distribuzione può fare in modo che la pesca non debba soffrirne. E, comunque, anche se ci atteniamo ad un criterio di realtà obiettiva, sappiamo che queste quote di piccolo cabotaggio che potrebbero commassarsi per fare navi di 700 o 800 tonnellate, rappresentano un ammontare di 3000 tonnellate complessivamente; il che corrisponderebbe alla metà di quello stanziamento che lo Stato metterebbe a disposizione per ripristinare queste navi di piccola stazza. Pertanto, alla pesca potrebbe essere attribuita la differenza.

Un'altra obiezione che si fa è quella che queste piccole navi rappresentavano proprio un mezzo di lavoro e che una nave più grande potrebbe non rappresentare lo stesso vantaggio. Al che si obietta che diversi proprietari potrebbero associarsi per condurre ed esercire insieme una nave più grande. E anche per l'obiezione che si potrebbe fare in rapporto ai cantieri i quali sarebbero in minor numero interessati a costruire navi perché diminuirebbe il numero di esse; si può rispondere che, per il settore della pesca nulla ci sarebbe di mutato, e per il settore del cabotaggio bisognerebbe tener conto della produttività del mezzo che ci si appresta a costruire, e che, quindi, se qualcuno dei cantieri potrebbe soffrirne, la finalità produttiva in genere ne sarebbe avvantaggiata.

Per i motivi che ho esposto, torno quindi a pregare la Commissione ed il Governo di accettare questo emendamento, il quale, poi, non servirebbe che a rendere produttivi ed operanti dei mezzi che, se ci attenissimo alla attuale lettera della legge, non sarebbero produttivi ed operanti come tutti certamente desiderano.

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

« Al secondo comma, aggiungere in fine: e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bixio* della

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendola, inoltre, a tutti i benefici indicati da questa legge per le navi di nuova costruzione o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i cinquecento milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo A.U.S.A. e alle stesse condizioni ».

Ritengo che questo emendamento contrasti con la norma dell'articolo 89 del Regolamento, per cui non possono essere riprodotti sotto forma di emendamento ordini del giorno respinti dall'Assemblea. L'onorevole Giulietti ha già svolto il suo emendamento nel corso della discussione generale.

GIULIETTI. Onorevole Presidente, io non lo considero svolto del tutto, perché desideravo aggiungere qualcosa.

PRESIDENTE. Dagli atti risulta che ella ha svolto questo emendamento in sede di discussione generale.

GIULIETTI. È una specie di errore che deriva, a sua volta, da errata valutazione, perché, avendo fatto un lungo intervento, qualcuno può avere l'impressione che lo abbia svolto; ma ho qualche altra considerazione da fare.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, se ella desidera aggiungere assai brevemente qualcosa, le do facoltà di parlare.

GIULIETTI. Grazie! Ho constatato dalla votazione testé svoltasi che i voti favorevoli e quelli contrari quasi quasi si equilibravano. Con questo non voglio dire che ciò che è stato considerato positivo sia negativo. No, voglio soltanto sottolineare che il volume dei voti si controbilanciava. Il che significa che la richiesta della « Garibaldi » è veramente sentita e poggia su ragioni sacrosante. Per la qual cosa, dal momento che attraverso una votazione rapida si ha l'impressione quasi quasi di essere scivolati su una buccia di limone, voglia almeno la Camera, se crede, approfittare dell'occasione di questo emendamento per accoglierlo.

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Giulietti, mi sembra che ella voglia in certo senso smentirmi, cioè che ella voglia affermare che questo emendamento riproduce sotto altra forma l'ordine del giorno respinto poc'anzi dalla Camera.

GIULIETTI. No, è cosa diversa.

PRESIDENTE. Ed allora non faccia riferimento alla votazione già avvenuta, diversamente non potrei porre in votazione il suo emendamento.

GIULIETTI. Ma, onorevole Presidente, la votazione di prima concerneva una somma di due miliardi; invece l'emendamento che sta per essere accettato o respinto, concerne — in modo particolare — soltanto 500 milioni. Su questi 500 milioni ha parlato uno dei commissari ed ha parlato come se questi 500 milioni ci fossero; cioè come se fossero ancora a disposizione della « Garibaldi ». Se la Commissione è convinta di ciò, non avrà difficoltà di accogliere l'emendamento; ma affinché la cosa sia e resti chiara, è necessario che questi 500 milioni facciano parte di questo progetto così come dice l'emendamento; ed altrettanto dicasi di tutta la somma che occorre per il ripristino o messa in efficienza della nave.

Abbia la bontà la Camera di accoglierlo questo emendamento. Ma non volete accogliere niente!

GIAVI. Non si può. Sono fondi dell'A.U.S.A.

PRESIDENTE. Segue un altro emendamento dell'onorevole Giulietti, del seguente tenore:

« Al sesto comma, sostituire all'ultimo periodo il seguente: »

« Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo è regolato secondo le disposizioni del terzo e del quarto comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 6 febbraio 1942, n. 110, convertito nella legge 7 maggio 1942, n. 622 ».

Questo emendamento è stato già svolto.

Segue l'emendamento degli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominedò del seguente tenore:

« Al sesto comma, alle parole finali sostituire le seguenti: qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Onorevole Presidente, se permette potrei svolgere insieme l'emendamento all'ottavo comma.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifredi ha presentato, insieme cogli onorevoli Russo e Dominedò, anche il seguente emendamento:

« All'ottavo comma, sopprimere le parole: e sarà registrata alla Corte dei conti ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgere i due emendamenti.

LUCIFREDI. Nel sesto comma si parla della garanzia che in certe ipotesi, previste dalla norma stessa, può essere richiesta su

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

altre navi delle cooperative finanziate. La frase finale dell'articolo dice che questa garanzia ulteriore dovrà essere accesa quando « ciò sia ritenuto necessario dai Ministri della marina mercantile e del tesoro ».

La formula, così come è, lascia la via aperta ad equivoci. Non si sa bene con quale provvedimento possa essere effettuata questa richiesta. Vorrei qualche chiarimento al riguardo. Deve essere una richiesta congiunta da parte dei due Ministri? Occorre un decreto interministeriale? Non lo so; non appare dal testo della norma.

A me sembra che, trattandosi di una garanzia che deve essere richiesta a tutela dell'interesse finanziario dello Stato, l'unico organo al quale istituzionalmente possa spettare la facoltà di effettuare la richiesta sia il Ministro del tesoro. Ed è perciò che la formulazione che noi proponiamo è di sostituire alle parole finali le altre: « qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro ».

Quanto, poi, all'altro emendamento, col quale in relazione all'ottavo comma chiediamo venga soppressa la frase: « e sarà registrata alla Corte dei Conti », la ragione della richiesta è la inutilità di questa frase, perché già dalla legge istitutiva della Corte dei conti, già dai principi generali che ne regolano il funzionamento, risulta che convenzioni di questo genere non possono essere operative nei confronti dello Stato se non previa registrazione da parte della Corte dei conti. Sarebbe un assai curioso sistema di tecnica legislativa se, ogni qualvolta in leggi singole prevediamo un contratto che secondo le regole generali deve essere sottoposto a registrazione, dovessimo di volta in volta espressamente dichiarare l'obbligo di registrazione.

GIAVI. Chiedo di parlare sull'emendamento Pecoraro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAVI. Parlo a titolo personale.

Non è che io sia contrario all'emendamento Pecoraro. Volevo solo far rilevare — e veda sin d'ora il Ministro se può accogliere la mia raccomandazione — che l'emendamento proposto dall'onorevole Pecoraro si rivelerà opportuno solo nel caso che le domande presentate da singoli beneficiari per la ricostruzione dei loro mezzi non siano sufficienti a coprire la disponibilità dei fondi che la legge mette a disposizione.

Faccio rilevare che l'articolo 26 è forse quello che è più squisitamente sociale e che più risente di preoccupazioni sociali in tutta la legge. Esso stabilisce, infatti, che ai proprietari di navi mercantili non superiori a

150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito, potranno venire concessi determinati benefici, cioè si preoccupa di venire incontro alle esigenze di proprietari di navi di piccolo tonnello quando queste navi costituivano l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito. Non è qui il criterio economico che ha prevalso, perché probabilmente in questo momento non c'è bisogno di aumentare la nostra flotta da pesca. È, invece, proprio un criterio di equità, un desiderio dello Stato di venire incontro a questi proprietari di piccole navi, che le conducono personalmente con la collaborazione dei propri familiari, che sono, in un certo senso, gli artigiani, i proletari del mare, sostituendo il loro mezzo per ridare loro la fonte di vita che avevano perduto: criterio, quindi, sociale e non economico perché, ripeto, in questo momento non abbiamo bisogno di costruire questi tipi di navi.

Ora, questo scopo della legge verrebbe sicuramente frustrato se approvassimo in pieno, senza nessuna limitazione, il contenuto dell'emendamento dell'onorevole Pecoraro, perché quando si costruiscono nuove navi fino a 600 tonnellate allora è evidente che non può più verificarsi questa condizione, che cioè l'armatore esercisca la sua stessa nave, sia in essa imbarcato e ne tragga quel reddito misto di capitale e lavoro che costituisce il presupposto di un esercizio economicamente proficuo.

Lo scopo della legge, quindi, sarebbe completamente snaturato. Non faremmo qui, in nessun caso, un buon affare, perché di navi di questo tipo non ne abbiamo bisogno. Nemmeno l'aspetto sociale, che è quello di ridare ai beneficiari il loro strumento di lavoro, verrebbe soddisfatto. E forse nemmeno il lato equitativo di risarcire questi proprietari del danno subito per evento di guerra in misura maggiore di quella prevista da altre disposizioni di legge. Ma non è questo che vuole la legge. Ridurremmo questi artigiani alla condizione di piccoli capitalisti, ossia di caratisti. È, quindi, giustificata la mia richiesta e spero che l'onorevole Ministro voglia assicurarmi a questo riguardo che la proposta dell'onorevole Pecoraro troverà applicazione solo se e in quanto le domande presentate per la costruzione di navi inferiori a 150 tonnellate non siano inferiori al fondo di un miliardo che la legge stanziava a questo scopo. Solo in questo caso si potrebbe accogliere la domanda.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

PRESIDENTE. Se non ho mal compreso, ella ha parlato a nome della minoranza della Commissione.

GIAVI. No, ho parlato a titolo personale.

PRESIDENTE. La discussione degli emendamenti segue immediatamente lo svolgimento di essi. Ella avrebbe dovuto chiedere di parlare subito dopo l'onorevole Pecoraro. Dico ciò perché l'inconveniente non si ripeta.

GIAVI. Ho chiesto due o tre volte di parlare, ma la contemporaneità dell'eloquio dell'onorevole Giulietti ha impedito che le mie parole fossero da lei udite.

PRESIDENTE. Sta bene. Prego l'onorevole Firrao di esprimere il pensiero della Commissione.

FIRRAO. Per quanto si riferisce all'emendamento Pecoraro, la Commissione esprime l'avviso che, dal punto di vista tecnico ed economico, l'aumento della stazza è un elemento positivo da incoraggiare; ma lo scopo della legge è quello di dare lavoro al maggior numero possibile di cantieri. Quindi un ampliamento del tonneggio di questo genere di costruzioni, limitata naturalmente i cantieri che verranno ad essere impegnati. Questo, in linea di massima. E però, siccome la legge prevede che questo raggruppamento può essere disciplinato dal Ministro, la Commissione non trova difficoltà ad accogliere l'emendamento Pecoraro nel senso di portare la stazza a 600 tonnellate. Sarà compito del Ministero della marina mercantile assicurare lavoro al maggior numero di cantieri, e contenere le esigenze di carattere economico che postulano per maggiori raggruppamenti tenendo conto anche dei suggerimenti dell'onorevole Giavi.

PRESIDENTE. L'onorevole Firrao propone perciò un emendamento all'emendamento Pecoraro. L'onorevole Pecoraro accetta?

PECORARO. Accetto.

FIRRAO. La Commissione esprime anche l'avviso che il Ministero tenga conto delle osservazioni che precedono questa dichiarazione, vale a dire di dare lavoro al maggior numero di cantieri.

Per quanto riguarda i due emendamenti Giulietti, la Commissione ha già espresso il suo parere, e perciò non mi ripeto.

Per quanto riguarda il primo emendamento Lucifredi, il concetto di rinviare solamente al Ministero del tesoro questa valutazione, non trova concorde la Commissione, perché specialmente il Ministero della marina mercantile in condizioni di seguire più da vicino e con maggior competenza l'andamento economico e tecnico dell'attività delle coopera-

tive. Ora, si potrebbe eventualmente accettare una dichiarazione di questo genere, che l'onorevole Lucifredi mi sottopone in questo momento: « Qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministero del tesoro su richiesta della Marina mercantile ». Se l'onorevole Ministro è d'accordo, si potrebbe accettare questa forma.

Per l'altro emendamento vi è una ripetizione, che potrebbe essere superflua. La Commissione non ha da esprimere in particolare il suo avviso, perché non si tratta di modificare la sostanza; è una questione di forma. Se la Camera crede di accettarlo, la Commissione non si oppone.

PRESIDENTE. Allora, riassumendo, l'onorevole Firrao è favorevole all'emendamento Pecoraro, modificando la cifra e portandola a 600 tonnellate. È contrario all'emendamento Giulietti al secondo comma, ed è pure contrario all'emendamento Giulietti al sesto comma. Inoltre, è favorevole all'emendamento Lucifredi al sesto comma, così modificato: « Qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministero del tesoro su richiesta del Ministro della marina mercantile ». È infine favorevole all'ultimo emendamento Lucifredi all'ottavo comma.

L'onorevole Ministro ha facoltà di esprimere il parere del Governo su questi emendamenti.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo a tutte le conclusioni della Commissione.

ORLANDO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto sull'emendamento Pecoraro all'articolo 26.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO. Convengo con quanto ha detto l'onorevole Firrao a nome della Commissione. Peraltro gradirei sapere se si tratta di « stazza » o di « portata ». Per me si tratta di « stazza ».

PECORARO. È stazza.

ORLANDO. Ma non è scritto.

FIRRAO. È esatto.

Nell'emendamento Pecoraro mancano le parole « di stazza lorda »; bisognerebbe aggiungerle.

PRESIDENTE. Non è necessario aggiungerle, in quanto l'onorevole Pecoraro propone la sostituzione di alcune parole con altre; fra quelle che egli vuole sostituire non vi sono le parole « di stazza lorda » che risultano al primo comma dell'articolo 26, le quali, pertanto, rimangono.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

FIRRAO. È detto al principio dell'articolo.

PRESIDENTE. Ella desidera, onorevole Orlando, che si aggiungano ancora le parole « di stazza lorda ? ».

ORLANDO. È meglio aggiungerle in fine.

FIRRAO. La Commissione è d'accordo.

PRESIDENTE. L'emendamento sostitutivo Pecoraro, al primo comma dell'articolo 26, con l'aggiunta in fine delle parole « di stazza lorda » proposta dall'onorevole Orlando e la sostituzione della cifra « 600 » alla cifra « 1000 », proposta dalla Commissione ed accettata dall'onorevole Pecoraro, risulta così formulato:

« È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Onorevole Giulietti, insiste nel suo emendamento aggiuntivo al secondo comma, non accolto né dalla Commissione, né dal Governo ?

GIULIETTI. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il seguente emendamento proposto dall'onorevole Giulietti, non accolto né dalla Commissione, né dal Governo:

« Al secondo comma, aggiungere in fine: e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bixio* della cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendola, inoltre, a tutti i benefici indicati da questa legge per le navi di nuova costruzione o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i cinquecento milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo Ausa e alle stesse condizioni ».

(È approvato).

Onorevole Giulietti, mantiene il suo emendamento al sesto comma, che non è stato accettato né dalla Commissione, né dal Governo ?

GIULIETTI. Il mio secondo emendamento è la conseguenza logica e naturale del primo. Chi ha approvato il primo dovrebbe anche approvare il secondo, quindi lo mantengo.

PRESIDENTE. Pongo, allora in votazione il seguente emendamento dell'onorevole Giu-

lietti, non accolto né dalla Commissione, né dal Governo:

« Al sesto comma, sostituire all'ultimo periodo il seguente:

« Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo è regolato secondo le disposizioni del terzo e del quarto comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 6 febbraio 1942, n. 110, convertito nella legge 7 maggio 1942, n. 622 ».

(Non è approvato).

Passiamo all'emendamento al sesto comma dell'onorevole Lucifredi ed altri, accolto dalla Commissione e dal Governo in questa formulazione:

« Al sesto comma, alle parole finali sostituire le seguenti: qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro, su richiesta del Ministro della marina mercantile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'ultimo emendamento all'ottavo comma dell'onorevole Lucifredi ed altri. Anche questo emendamento è stato accolto dalla Commissione e dal Governo, ed è così formulato:

« All'ottavo comma, sopprimere le parole: e sarà registrata alla Corte dei conti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 26 con le modificazioni approvate:

« Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito, potrà essere concesso, per la costruzione di una nuova unità dello stesso tipo, che sia ammessa a termini dell'articolo 2 ai benefici del Capo II della presente legge, uno speciale finanziamento per un ammontare non superiore al costo presunto della nuova costruzione, ridotto dell'importo dei contributi da corrispondersi in base alla presente legge, nonché dell'indennità di perdita percepita o da percepire a qualsiasi titolo. È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda.

« Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7000 tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bixio* della cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendola, inoltre, a tutti i benefici indicati da questa legge per le navi di nuova costruzione o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i cinquecento milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo A.U.S.A. e alle stesse condizioni.

« I finanziamenti di cui al presente articolo sono autorizzati a norma del secondo comma dell'articolo 21 della presente legge e saranno eseguiti dall'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.), al quale il Tesoro dello Stato somministrerà i fondi all'uopo occorrenti, fino ad un ammontare massimo complessivo di 2000 milioni, di cui 1000 milioni sono riservati ai finanziamenti di cui al primo comma.

« Le modalità di esecuzione e le condizioni tutte dei finanziamenti, ivi compresa la durata, la misura degli interessi, ed eventuali provvigioni all'I.M.I. da corrispondere sui finanziamenti, sono deliberate dal Comitato di cui all'articolo 21 secondo comma della presente legge.

« Le somministrazioni sui finanziamenti sono di regola effettuate dall'I.M.I., per conto dei committenti direttamente agli assuntori dei lavori in rapporto allo stato di avanzamento dei lavori stessi e per la prima somministrazione sulla base del preventivo tecnico finanziario.

« Il credito derivante dai finanziamenti è garantito da ipoteca sulla nave in costruzione od in riparazione, nonché da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa. Al privilegio si applicano le norme di cui al quarto e quinto comma del precedente articolo 22. Il credito può anche essere garantito da crediti certi verso lo Stato, da garanzie reali, da garanzie bancarie o personali. Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo dovrà essere garantito da ipoteca su altre navi delle cooperative finanziate qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro, su richiesta del Ministro della marina mercantile.

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

« I finanziamenti di cui al presente articolo costituiscono una gestione speciale dell'I.M.I., per conto dello Stato all'infuori delle operazioni comportanti la responsabilità patrimoniale dell'Istituto medesimo. Tale gestione è regolata da apposita convenzione, che sarà stipulata tra il Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, e l'Istituto mobiliare italiano.

« Ai finanziamenti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto legislativo 8 maggio 1946, n. 449 ».

(È approvato).

L'onorevole Giulietti unitamente agli onorevoli Mazza e De Vita ha presentato un articolo 26-bis che ritengo possa ritirare, in quanto riproduce l'ordine del giorno già respinto.

GIULIETTI. Onorevole Presidente, abbia la bontà di farmi svolgere questa aggiunta, perché è il caso di dire che *repetita juvant...* (Commenti).

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, poiché ella non ritira il suo emendamento, ne do lettura alla Camera, per dimostrare che esso è simile all'ordine del giorno già respinto:

« Il Ministero della marina mercantile ripristinerà e trasformerà in nave mista la motonave *Nino Bixio* e, appena pronta alla navigazione, la consegnerà alla « Garibaldi », che gli rimborserà le somme anticipate mediante gli utili di esercizio della stessa nave.

« I fondi per le operazioni inerenti alla suddetta nave saranno considerati come se prelevati sul fondo lire o su altri fondi del genere senza l'ingerenza di alcun istituto bancario o di credito. L'interesse non potrà essere superiore al 3 per cento e la « Garibaldi » garantirà il credito unicamente con la nave oggetto del finanziamento ».

Mi sembra, onorevole Giulietti che sia esattamente il medesimo argomento dell'ordine del giorno già da lei presentato e illustrato e che la Camera non ha accolto. Ora, poiché l'articolo 89 del Regolamento prescrive che non possono essere messi in votazione, sotto forma di emendamenti, argomenti che già siano stati respinti dalla Camera sotto forma di ordini del giorno, non sono nella possibilità di porre in votazione il suo emendamento.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

Ecco la ragione per cui l'avevo pregato di ritirarlo.

GIULIETTI. Onorevole Presidente, c'è qualche cosa che veramente nelle linee apparenti dà pienamente ragione a lei. Ma è l'apparenza, perché nella sostanza si tratta di argomenti e di *quantum*, per meglio spiegarli, assai diversi: si procede per gradi. Guardi, che non è la stessa cosa.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, a parte la considerazione che le ho fatto, non vedo la ragione per cui lei debba insistere su questo emendamento, quando è stato approvato dalla Camera il suo precedente emendamento che dice:

« e fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bixio* della cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendola inoltre a tutti i benefici indicati da questa legge per le navi di nuova costruzione o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i 500 milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo A.U.S.A. e alle stesse condizioni ».

Comunque, a parer mio esiste una preclusione che è quella sancita dall'articolo 89 del Regolamento. Per tanto non metterò in votazione il suo emendamento.

Passiamo all'articolo 27.

GIULIETTI. Mi scusi, signor Presidente ! Il secondo emendamento è stato respinto e con ciò si è commesso un gravissimo errore... (*Commenti — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ella non può criticare l'esito di una votazione.

GIULIETTI. Io insisto su questa proposta che tende a liberare la « Garibaldi » da questa strozzatura ipotecaria. Il diritto della « Garibaldi » deriva dagli enormi danni ad essa causati: non si domanda nessun favore per la « Garibaldi », si domanda di riparare una enorme, inqualificabile, intollerabile ingiustizia !

Chiedo scusa all'onorevole Presidente: abbia la bontà di mettere in votazione questa nuova aggiunta che sostituisce l'emendamento che è stato bocciato.

PRESIDENTE. Esiste, a parer mio, una preclusione, per cui non posso porre in votazione l'emendamento.

Sono assai spiacente, ma ho già deciso in questo modo.

GIULIETTI. Potrei chiedere l'intervento della Camera ? (*Commenti*).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 27. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

CAPO VII. — DISPOSIZIONI VARIE

ART. 27.

(*Costruzioni non ammesse ai termini dell'articolo 2*).

« Alle costruzioni navali per conto di nazionali non ammesse ai benefici indicati nel Capo II, ivi compresi i pontoni di sollevamento, i rimorchiatori pontati e le draghe, sono tuttavia concessi i benefici di cui agli articoli 4, 7, 8, 9, 10, sempre che siano osservate le disposizioni degli articoli 11 e 12.

« Per concorrere a detti benefici, gli interessati devono presentare apposita domanda, osservando le prescrizioni stabilite dal Ministero per la marina mercantile.

« Sul contributo sui materiali possono essere concessi anticipi a termini dell'articolo 14 ».

PRESIDENTE. A questo articolo gli onorevoli Lucifredi, Russo e Dominedò hanno presentato il seguente emendamento:

« *Al secondo comma sopprimere le parole: osservando le prescrizioni stabilite dal Ministero della marina mercantile.* ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Signor Presidente, poiché si tratta dello stesso emendamento che è già stato presentato ed accolto in relazione ad altri due articoli, ritengo che non vi sia ragione di nuova illustrazione.

PRESIDENTE. Invito la Commissione a pronunciarsi su questo emendamento.

FIRRAO. La Commissione, veramente, è d'avviso che questa formulazione sia non da considerarsi come una norma regolamentare introdotta nel testo della legge, ma una necessaria richiesta di dati informativi che rendano comparabili le domande da esaminare dal Ministero.

A motivo, quindi, di questa esigenza tecnica, è da considerarsi più che giusto che il Ministro stabilisca dei criteri particolari. La Commissione è, quindi, contraria all'accoglimento di questo emendamento dell'onorevole Lucifredi.

LUCIFREDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Onorevole Presidente, io credo che la Commissione, come ieri accettò, in relazione ad altro articolo, di rimettersi a ciò che la Camera decise ieri l'altro, quando venne per la prima volta posto in votazione

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

questo emendamento, così si regolasse anche quest'oggi. Se invece, come vedo, si deve riprendere la questione, sento la necessità di illustrare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Mi permetto di ricordare ai colleghi la discussione e la votazione che su questo argomento già si svolse nella seduta di ieri l'altro, quando si ebbe la dichiarazione di voto dell'onorevole Leone, a seguito della quale questa stessa, identica formulazione venne soppressa dall'articolo 2 di questa legge.

Ora, io non credo che vi possano essere motivi perché a diverse conclusioni si debba pervenire oggi, nei confronti dell'articolo 27. Io non voglio rifare adesso tutta la dimostrazione già fatta allora anche dall'onorevole Leone; desidero però ricordare che qui, con questa formula, si possono intendere due cose diverse.

« Osservando le prescrizioni stabilite dal Ministero della marina mercantile » può voler dire: osservando il Regolamento. Ora, se la frase vuol dire questo, è inutile, perché, dato che c'è già l'articolo 34, il quale stabilisce quali siano le norme regolamentari da applicare — e non v'è alcuna carenza di queste norme, perché l'articolo 34 stabilisce che finché non vi sia un Regolamento nuovo varrà il vecchio — evidentemente non occorre, per l'applicazione di quelle norme regolamentari, alcuna specifica indicazione relativa ad altre prescrizioni. E se anche queste norme regolamentari non costituiscono un unico testo, ma sono norme sparse qua e là « da unificare » — ripeto una parola cara alla Commissione — è già nei poteri del Ministro di inserirle in un qualunque modulo o formulario, senza bisogno alcuno che la legge gli dia a tal fine una particolare autorizzazione.

Se viceversa — seconda ipotesi — si vuole con queste parole dare al Ministro la facoltà di emanare prescrizioni diverse, prescrizioni aggiuntive, ancora una volta io debbo insistere nel far rilevare come ciò non possa venire concesso, perché c'è una norma di carattere generale, che stabilisce che i regolamenti devono essere fatti non dal Ministro, ma con decreto presidenziale, previo parere del Consiglio di Stato e deliberazione del Consiglio dei Ministri, con registrazione della Corte dei conti. Non può essere dato al Ministro un potere così lato di dare delle prescrizioni in forma di circolari, di atti interni, perché con una circolare, con un atto interno il Ministro può vincolare gli uffici dipendenti, ma non può in nessuna maniera vincolare i privati

che hanno a che fare con l'amministrazione, perché i rapporti d'ordine generale fra amministrazione e privati devono essere disciplinati da norme regolamentari emesse nelle forme stabilite dalla legge.

Ciò è in tutti i settori della nostra amministrazione, e così deve essere anche in questo campo. Quindi insisto per l'accoglimento del mio emendamento.

PRESIDENTE. Debbo far presente ai colleghi che effettivamente su questa questione la Camera ha già deciso in sede di votazione del precedente articolo 2, di modo che, se l'onorevole Lucifredi, anziché mantenere questo suo emendamento, lo avesse ritirato e avesse sollevata la questione in sede di coordinamento, senza bisogno di una votazione, avrebbe avuto diritto di veder accolta la sua richiesta.

LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONE. Onorevole Presidente, se la Commissione condividesse il mio avviso, il mio intervento sarebbe inutile, perché esso è diretto appunto a richiamare l'attenzione dell'Assemblea sulla votazione che abbiamo fatto in sede dell'articolo 2. In quella sede, come ha ricordato l'onorevole Lucifredi, fu chiarito dalla stessa Commissione e dal Ministro, che quando si parla di prescrizioni ministeriali altro non si vuol dire che quel complesso di norme regolamentari preesistenti a questa legge, che per effetto dell'articolo 34 saranno mantenute in vigore fino a quando non vi sarà un nuovo Regolamento, e che il Ministero della marina mercantile, per comodità degli interessati, con criterio opportuno ed apprezzabile, ha unificato in una specie di modulo.

Se è così, allora è inutile, come abbiamo detto in sede di articolo 2, ripetere questa formula, che è equivoca. Se conservassimo qui questa formula, essa potrebbe essere interpretata come un potere concesso al Ministro, al di fuori delle norme regolamentari preesistenti, di dettare delle norme esecutive. Il che sarebbe contrario ad una norma vigente per cui i regolamenti sono emessi dal Governo, dal potere esecutivo, e non soltanto da un Ministro. Non soltanto, ma sarebbe contrario ad ogni perfetta formulazione legislativa perché non si può consentire, con criterio discrezionale assoluto, senza segnare neppure il limite, che un Ministro possa dettare delle norme, delle prescrizioni particolari per la concessione di benefici, di autorizzazioni, ecc.

Credo che si possa quindi accogliere l'invito autorevole dell'onorevole Presidente, cioè di deferire in sede di coordinamento l'inca-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

rico alla Commissione di provvedere a questa formula, e di sopprimere questo inciso conformemente all'articolo 2. E penso che la Commissione si debba porre su questa linea, non solo per l'autorità dell'invito, ma anche in coerenza alla votazione precedentemente fatta e per la sostanziale fondatezza delle ragioni esposte dall'onorevole Lucifredi.

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

FIRRAO. Onorevole Presidente, la Commissione naturalmente aderisce all'invito che ella le ha rivolto, però tiene a far presente che le ragioni che l'avevano indotta a resistere a questo emendamento, vanno ricercate nel fatto che non si tratta qui di dare al Ministro la facoltà discrezionale di imporre delle norme regolamentari, ma solamente di dargli la facoltà di chiedere delle notizie, delle informazioni, che siano fra di loro comparabili; e queste notizie non possono essere tratte dalla formulazione del regolamento vigente, perché esse devono rispondere a dei particolari criteri, che sono innovati in questa legge, e che precisamente sono disposti nel penultimo comma dell'articolo 2 che abbiamo già approvato. Sono dei criteri nuovi che devono presiedere al giudizio ed il Ministro ha la necessità tecnica di raccogliere in modo unificato gli elementi che devono servire a formulare questo giudizio da parte del Comitato di cui all'articolo 3 della legge.

Ecco perché la Commissione era già contraria la prima volta che espresse il suo avviso in questo senso, e continua a rimanere contraria, benché la Camera abbia deciso diversamente.

Ma dal momento che il Presidente ritiene che la questione sia preclusa nulla ho da osservare da parte della Commissione.

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 rimetto alla Camera.

PRESIDENTE. In realtà non posso pensare all'esistenza di una preclusione, quindi debbo mettere ai voti l'emendamento dell'onorevole Lucifredi.

Ho fatto presente alla Commissione che la Camera ha già manifestato la propria opinione a proposito dell'articolo 2, accogliendo un emendamento analogo presentato dall'onorevole Lucifredi. Pertanto, qualora l'onorevole Lucifredi non avesse mantenuto il suo emendamento, sarebbe stato pacifico che anche in

questo articolo le parole: « osservando le prescrizioni stabilite dal Ministero per la marina mercantile » avrebbero dovute essere soppresse.

Dopo di ciò pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Lucifredi tendente a sopprimere, al secondo comma, le parole: « osservando le prescrizioni stabilite dal Ministero per la marina mercantile », emendamento che, in sostanza, per le ragioni che ho detto, è stato accolto dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Pongo ai voti l'articolo 27 così modificato:

(Costruzioni non ammesse ai termini dell'articolo 2).

« Alle costruzioni navali per conto di nazionali non ammesse ai benefici indicati nel Capo II, ivi compresi i pontoni di sollevamento, i rimorchiatori pontati e le draghe, sono tuttavia concessi i benefici di cui agli articoli 4, 7, 8, 9, 10, sempre che siano osservate le disposizioni degli articoli 11 e 12.

« Per concorrere a detti benefici, gli interessati devono presentare apposita domanda.

« Sul contributo sui materiali possono essere concessi anticipi a termini dell'articolo 14 ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 28. Se ne dia lettura. **FABRIANI, Segretario,** legge:

(Esclusione dai benefici).

I benefici previsti dalla presente legge non sono concessi:

a) alle costruzioni destinate ai servizi complementari nell'interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune non salse e dei fiumi ed alla navigazione a rimorchio;

b) alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti.

Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 29. Se ne dia lettura. **FABRIANI, Segretario,** legge:

(Ammontare massimo dei contributi).

« L'ammontare massimo dei contributi di ammortamento, di miglioramento e sui materiali, previsti dagli articoli 4, 5, 15, 17, 18 e 27, è determinato dagli elementi contenuti

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

nelle domande di cui rispettivamente agli articoli 2, 20 e 27.

« Qualora l'ammontare del contributo di ammortamento e del contributo di miglioramento, accertato a lavori ultimati risulti inferiore ai nove decimi dell'ammontare di esso calcolato a norma del precedente comma, l'ammontare del contributo definitivo è determinato sottraendo dal doppio dell'ammontare accertato i nove decimi dell'ammontare calcolato ».

Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 30. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Estensione dei benefici agli enti indicati nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547*).

« La facoltà prevista dall'articolo 2 può essere esercitata dal Ministro per la marina mercantile anche nei confronti di persone o società indicate nell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547, che ne abbiano presentato domanda ed a condizione che, ultimati i lavori, le navi siano iscritte nelle matricole dello Stato.

« Le costruzioni eseguite per conto di committenti nazionali nei cantieri compresi nel territorio libero di Trieste possono essere ammessi a' termini dell'articolo 2 ai benefici previsti dal Capo II della presente legge, per quella parte di tali benefici che non sia oggetto di provvidenze delle competenti autorità del territorio stesso ».

L'onorevole Giavi ha presentato il seguente emendamento:

« Al secondo comma, alle parole: ai benefici previsti dal Capo II, aggiungere: e dal Capo III ».

Ha facoltà di svolgerlo.

GIAVI. Veramente il mio emendamento lo concepisco soltanto come riparazione di una omissione involontaria alla quale si è incorso malgrado l'attento esame che è stato fatto di questa legge.

L'articolo 30 al secondo comma stabilisce: « Le costruzioni eseguite per conto di committenti nazionali nei cantieri compresi nel territorio libero di Trieste possono essere ammesse a termini dell'articolo 2 ai benefici pre-

visti dal capo secondo », cioè ai benefici che riguardano le nuove costruzioni.

Non vedo il motivo per escludere i cantieri triestini dai benefici, o meglio non comprenderli anche nei benefici previsti dal capo terzo che riguarda le trasformazioni.

Ritengo si tratti di una involontaria omissione. In ogni caso faccio osservare che questa disposizione nel suo complesso non deriva solo da ragioni spirituali ma anche da ragioni economiche evidenti, perché i cantieri triestini fanno parte della nostra economia e, più precisamente appartengono, nella quasi totalità, al gruppo I.R.I.

Essendo questi i motivi che hanno ispirato l'emendamento, non mi pare che vi sia alcuna ragione per non comprendere i cantieri triestini anche nei benefici stabiliti per le riparazioni e trasformazioni di navi dopo averli ammessi ai benefici per le nuove costruzioni. Si tratta di euritmia legislativa, e di non dimenticare che essi sono parte integrante dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Firrao di esprimere il parere della Commissione in proposito.

FIRRAO. La Commissione accoglie l'emendamento Giavi.

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

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Mi associo al parere della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Giavi:

« Al secondo comma, alle parole: ai benefici previsti dal Capo II, aggiungere: e dal Capo III ».

(È approvato).

Metto allora ai voti l'articolo 30 così modificato.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 31. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Disposizioni transitorie per l'installazione di motori*).

« Il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, può ammettere ai benefici della presente legge:

a) le navi di nuova costruzione su cui siano installati apparati motori in corso di costruzione in Italia alla data di scadenza del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 245;

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

b) le navi di nuova costruzione su cui siano installati motori nuovi mai impiegati, già costruiti in Italia alla data predetta, con esclusione del contributo sui materiali per la parte relativa all'apparato motore già costruito, e con la riduzione del 10 per cento sul contributo di ammortamento ».

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 32 nel testo ministeriale. Se ne dia lettura.

FABRIANI, Segretario, legge:

(Disposizioni transitorie per le costruzioni commesse dopo il 1° luglio 1948).

« È in facoltà del Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, di ammettere ai benefici del Capo II della presente legge le navi mercantili commesse da nazionali in forza di contratti stipulati dopo il 1° luglio 1948 e prima dell'entrata in vigore della presente legge, purché le navi stesse siano riconosciute rispondenti agli scopi indicati nell'articolo 1 e rientrino nel limite di tonnellaggio complessivo previsto.

« Peraltro i tributi percepiti nel periodo indicato nel 1° comma non sono rimborsabili ».

PRESIDENTE. La Commissione ha proposto la soppressione di questo articolo, in modo che la proposta di emendamento fatta dall'onorevole Giavi di ripristinare il testo ministeriale, e l'emendamento ora presentato, e di cui darò lettura, dall'onorevole Orlando è da altri colleghi, rappresentano emendamenti aggiuntivi.

L'onorevole Giavi ha proposto di ripristinare il testo ministeriale.

Ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

GIAVI. La soppressione dell'articolo 32 è derivata da un falso presupposto, quello che in pratica questo articolo 32 non interessasse nessuno, e che cioè non vi fossero in Italia cantieri che potessero trarre da questo articolo alcun beneficio concreto, cioè cantieri che avessero impostato navi dal 1° luglio 1948.

In realtà poi abbiamo accertato che vi sono navi per circa 6000 tonnellate che sono state impostate in alcuni cantieri del gruppo I. R. I. nell'agosto e nel settembre, proprio in previsione di questo progetto di legge (perché il progetto di legge era a conoscenza di molte organizzazioni interessate ecc. ed anche il Ministero non ne faceva mistero).

Questi cantieri dell'I. R. I., per evitare la disoccupazione integrale, e a conoscenza delle retroattività concesse da questo articolo che già figurava nel progetto di legge, hanno messo in scalo queste navi e le stanno attualmente portando a termine.

Ora, se questo articolo dovesse scomparire, praticamente queste navi diventerebbero invendibili sul mercato, o, quanto meno, l'I. R. I. dovrebbe accollarsi il mancato contributo governativo, quel contributo che certamente non può pretendere in più dagli armatori. Ma siccome ciò, dal punto di vista dell'equità mi sembrerebbe ingiusto, perché sarebbe come infliggere una pena a questi cantieri che, consci della loro funzione sociale nel campo nazionale, anziché procedere a licenziamenti, hanno dato subito mano ai lavori con un atto di coraggio, non mi sembra il caso di colpire proprio questi cantieri, i quali, se mai, meritano non soltanto la nostra comprensione ma anche il nostro vivo elogio.

Perciò io insisto e non credo di potere avere opposizione da parte dell'onorevole Ministro, che già aveva proposto questo articolo, e neanche da parte della Commissione, che lo aveva soppresso partendo da un presupposto oggi dimostratosi erroneo.

PRESIDENTE. L'onorevole Orlando, unitamente agli onorevoli Pietrosanti, Rivera, Coppa, Proia, Di Fausto, Tozzi Condivi, Mazza, Fiorentino, e Reggio d'Acì, di ripristinare l'articolo nel seguente nuovo testo:

« È in facoltà del Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, di ammettere ai benefici del Capo II della presente legge le navi mercantili commesse da nazionali delle quali esista dichiarazione di costruzione con data anteriore al 30 settembre 1948, che entrino in esercizio entro 10 mesi dalla data di pubblicazione di questa legge e sempreché ottengano la più alta classe nel Registro italiano navale ».

ORLANDO. Onorevole Presidente, sono pienamente d'accordo con l'onorevole Giavi. L'articolo proposto dal Ministro aveva una ragion d'essere e non comprendo perché la Commissione abbia ritenuto di doverne chiedere la soppressione. Con l'articolo in esame questa legge si veniva a collegare all'altra del 1947, e, quindi, vi era una ragione logica. Di fronte alla soppressione, ho proposto il mio emendamento, attraverso il quale, quanto meno, si verrebbero ad includere nel beneficio di questa legge le navi in corso di costruzione, che diversamente non beneficerebbero

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

nè di questo provvedimento, nè del precedente.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. La soppressione era stata decisa dalla Commissione anche in base ad un rilievo che io avevo fatto circa la possibilità che dell'articolo 32 si valesse l'armamento per far rientrare nelle facilitazioni di questa legge qualche nave in corso di costruzione, già fornita del finanziamento necessario. Si arriverebbe in tale caso al risultato negativo che, mentre la legge progetta un complesso di 260.000 tonnellate, e stanZIA i contributi relativi, per dar lavoro ai nostri cantieri e ricostituire un naviglio di qualità, finiremmo per vedere quel tonnellaggio diminuito della parte di navi già in costruzione. E questo ce lo conferma l'intervento dell'onorevole Orlando. Egli ha sollevato una questione di continuità fra questa legge e la legge Benni. Ma il problema è un'altro: per le ragioni sociali ed economiche che abbiamo più volte illustrate, noi dobbiamo poter disporre interamente delle 260.000 tonnellate, che sono già esigue.

Perciò, considero che sia giusta la conclusione a cui è arrivata la Commissione, quella cioè di sopprimere l'articolo.

MONTICELLI. Chiedo di parlare per esprimere il parere della Commissione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTICELLI. La Commissione è contraria tanto alla proposta dell'onorevole Giavi, quanto all'emendamento sostitutivo dell'onorevole Orlando.

L'articolo 32, che la Commissione ha ritenuto di dover sopprimere, ammetteva ai benefici della legge quelle navi mercantili che sono state commesse da nazionali in forza di contratti stipulati dopo il 1° luglio 1948 e prima dell'entrata in vigore della legge.

Ora, noi, proponendo la soppressione, abbiamo ritenuto che sarebbe stato molto utile non perdere di vista il carattere eccezionale della legge stessa ed appunto per questo carattere eccezionale che è contenuto nella legge, la quale deve provvedere a favorire la futura attività costruttiva ed il futuro lavoro, abbiamo voluto restringere soltanto ai futuri lavori e alle future attività le disposizioni della legge. Per queste ragioni la Commissione non ritiene opportuno né l'emendamento dell'onorevole Giavi, né l'emendamento dell'onorevole Orlando.

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

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Io, in fondo, sono d'accordo con la Commissione. Ma è certo che l'onorevole Giavi ha fatto una osservazione giusta. Se, per ipotesi, si fossero passate ordinazioni durante il periodo dal mese di luglio fino al mese di dicembre, tenendo conto del fatto che questa legge prevedeva questa retroattività, evidentemente ci troveremmo di fronte ad un caso delicatissimo. Io, però, vorrei appurare questo fatto: se quelle costruzioni non sono in realtà predisposte prima. Naturalmente gli armatori diranno: le abbiamo passate adesso, ma per quanto è a mia conoscenza, non esiste un caso di armatore che durante questo periodo abbia passato ordinazioni in virtù della legge. Dimodochè ho la coscienza tranquilla.

D'altra parte, respingo senz'altro l'emendamento dell'onorevole Orlando, perchè questa retroattività finirebbe con lo svuotare di contenuto questa legge.

Noi vogliamo creare navi nuove per dare lavoro ai cantieri. Se cominciamo a distribuire quattrini a destra ed a sinistra non so dove andiamo a finire. Per esempio, abbiamo distribuito largamente fondi alla cooperativa Garibaldi. Questo metodo va a detrimento dello scopo che vogliamo raggiungere.

Preferirei, in questo settore, attenermi alle conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Giavi, dopo queste dichiarazioni, ella mantiene il suo emendamento ?

GIAVI. Vorrei aggiungere un chiarimento.

Mentre accolgo e seguo pienamente le considerazioni dell'onorevole Ministro, il caso che ho prospettato di queste 6.000 tonnellate è tale da assicurare l'onorevole Ministro ed eventualmente la Commissione, perchè si tratta di cantieri che hanno costruito in proprio. Quindi non vi è possibilità di armatori che vogliono aver contributi su costruzioni predisposte indipendentemente dalla presente legge, ma cantieri che hanno lavorato in proprio. Le navi sono ancora di proprietà dei cantieri.

Il che varrebbe a dissipare completamente le preoccupazioni espresse dall'onorevole Ministro.

Per queste ragioni mantengo l'emendamento.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Orlando se mantiene il suo emendamento.

ORLANDO. Lo mantengo, perchè riguarda le navi in costruzione, non quelle costruite.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

PRESIDENTE. Dei due emendamenti, non è possibile, evidentemente, stabilire quale sia più lontano dal testo della Commissione, poiché il testo della Commissione non esiste. Mi sembra, però, che dei due il più lontano allo spirito della Commissione, sia quello dell'onorevole Orlando, al quale, pertanto spetta la priorità della votazione.

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Orlando, testé letto. *(Non è approvato).*

Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Giavi di ripristinare il testo ministeriale. *(Non è approvata).*

Passiamo all'articolo 33. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

(Vigilanza).

« Spetta al Ministro per la marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonché l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze dell'industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento.

« Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministro per la marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale, al quale è devoluta, a totale compenso delle sue prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma seguente.

« La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse dei proprietari aventi diritto ai contributi di ammortamento, di miglioramento e integrativo, e le spese relative, comprese quelle per il funzionamento del Comitato tecnico di cui all'articolo 3, gravano su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi.

« Il Ministro per la marina mercantile può attribuire, sui fondi indicati nel comma precedente, speciali contributi a favore di enti ed istituti di studi e di esperienze in materia di costruzioni e di architettura navale e a favore dell'attrezzatura scientifica degli istituti nautici ».

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento dagli onorevoli Ducci, Serbandini e Giavi:

« Al secondo comma, sostituire le parole: si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale, con le parole: si avvale anche

dell'opera di una Commissione composta di sette membri delle due Camere, aventi particolare competenza dei problemi attinenti alla marina mercantile ».

L'onorevole Ducci ha facoltà di svolgerlo.

DUCCI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'articolo 33 del presente decreto legge riguarda la sorveglianza che deve essere esercitata sopra l'attività tecnico-economica dei cantieri e stabilimenti di costruzione navale nei riguardi dei lavori e delle costruzioni previste nel presente decreto legge.

Il primo capoverso dell'articolo 33 demanda al Ministro la facoltà di servirsi per questa sorveglianza anche dell'opera del Registro navale italiano, al quale è devoluto un compenso per questa sua prestazione.

L'emendamento che noi proponiamo tende a sollevare da questa incombenza il Registro navale italiano e a sostituirlo con una Commissione di sette membri dei due rami del Parlamento, i quali abbiano una specifica competenza per i problemi che riguardano la marina mercantile.

Le ragioni che noi portiamo a sostegno del nostro emendamento sono queste.

Anzitutto, a termine di legge, al Registro navale italiano, il quale è un istituto di classificazione, non possono essere demandati che compiti strettamente d'ordine tecnico e non compiti tecnico amministrativi quali sono quelli richiesti per svolgere la sorveglianza di cui all'articolo 33.

Queste mansioni, per evidenti ragioni, non possono essere affidate al Registro navale italiano, inquantoché, come ebbi già occasione di dire, se è vero che esso è un istituto di diritto pubblico, sostanzialmente, però, è a carattere privato, come vedremo più innanzi.

Ma vi è una seconda ragione: se noi incarichiamo della sorveglianza il Registro navale italiano, veniamo a questi risultati: che gli ingegneri i quali sono incaricati della sorveglianza di queste costruzioni, sono poi gli stessi ingegneri che sono incaricati di classificare le navi sulle quali hanno svolto la sorveglianza.

Ora a me sembra, dico, semplicemente augurabile che questo non avvenga, in quanto le mansioni degli istituti di classificazione devono essere — e sono — chiaramente specificati, e non devono in nessuna maniera confondersi e mescolarsi con quelli della sorveglianza di cui noi stiamo parlando. Non è possibile ammettere che colui che sorveglia la costruzione della nave la classifichi, di-

chiari cioè se lo scafo è ben fatto, e se ha tutti quei requisiti di navigabilità e di sicurezza che sono richiesti dai regolamenti.

Mi sembra che questo sia erigersi, in sostanza, a giudice di se stessi. Ma non è tutto, onorevoli colleghi. Voi avete rigettato l'emendamento da noi proposto all'articolo 3 della presente legge, il quale tendeva a immettere due rappresentanti della classe lavoratrice nel Comitato tecnico. E lo avete rigettato fra le altre ragioni, adducendo quella che, ammettendo i rappresentanti degli operai, si sarebbero dovuti ammettere anche i rappresentanti degli armatori. L'onorevole Serbandini nel suo intervento di ieri vi ha chiaramente dimostrato come, sia pure in maniera indiretta, vi siano in questo Comitato tecnico i rappresentanti degli armatori. Ora, siamo in tema differente; ma io direi in tema ancora più delicato, poiché qui si tratta di erogare attraverso i sussidi il denaro dello Stato. E mi sembra che dovrebbe essere doveroso che questi istituti di sorveglianza non avessero nessuna relazione, neanche indiretta, con coloro che sono direttamente interessati alle costruzioni che vengono sovvenzionate dallo Stato.

Ma, questo premesso, e mi sembra sia sufficiente a dimostrare come il Registro navale italiano sia il meno indicato a svolgere questa opera di sorveglianza, vediamo un po' che cosa è e come è composto il Registro navale italiano. Nel suo Consiglio di amministrazione, fra l'altro, si trovano compresi il direttore generale dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, il direttore generale dell'Unione italiana di riassicurazione, un rappresentante dell'Associazione nazionale imprese assicuratrici e un rappresentante del Comitato assicuratori marittimi di Genova nominati dalle rispettive organizzazioni. Fra persone particolarmente esperte nel campo delle assicurazioni marittime, i rappresentanti delle camere di commercio di Genova, Venezia e Napoli, nominati dalle rispettive Camere; un rappresentante dei commercianti nominato dalla Confederazione italiana dei commercianti, due costruttori navali nominati dall'Associazione dei costruttori navali; un ingegnere navale e meccanico in rappresentanza delle industrie navali e meccaniche, nominato dall'ordine degli ingegneri; un ingegnere in rappresentanza delle industrie siderurgiche, nominato dall'Associazione siderurgica; due rappresentanti degli armatori nominati dalla Confederazione degli armatori italiani, sedente in Roma; due amministratori delegati o direttori di società di naviga-

zione marittima di linea, nominati dalla Confederazione degli armatori italiani; un rappresentante di società di navigazione nominato dalla Federazione nazionale per i trasporti.

Io non ho nessun preconcetto verso questi egregi signori. Ma, sinceramente, io non posso fare a meno di notare e di proporre a voi questo quesito: se è giusto, quasi, direi, se è morale che persone, legate in maniera indiretta agli interessi degli armatori, e gli armatori stessi direttamente, siano incaricate di svolgere opera di sorveglianza sul loro operato e, quasi questo non fosse sufficiente, che vengano remunerati con qualche diecina di milioni, che potrebbero essere dati, se mai, con un'altra forma più esplicita di sussidio.

Onorevoli colleghi, in sostanza, la sensibilità o vi è o non vi è; improvvisamente non può nascere. Badate che nell'ambiente marinaro — siamo sinceri — si parla già del solito carrozzone, del solito sistema. Ora, mi sembra che anche l'onorevole Ministro, sul quale incombe, in definitiva, questa responsabilità, dovrebbe sentirsi, in certo qual senso, sollevato dalla nomina di questa Commissione, nella quale, indubbiamente, onorevole Saragat, saranno dei suoi avversari politici, che in questo caso darebbero a lei, che non ne ha bisogno, ma anche al Paese che desidera averla, quella garanzia sicura che il denaro che viene speso per queste costruzioni viene impiegato nel migliore dei modi.

Comprendo l'obiezione che mi si oppone, ma è una obiezione pedissequa, trita, senza consistenza: che con la nomina di questa Commissione si viene a creare una collusione, che in sostanza è inesistente, fra potere legislativo e potere esecutivo.

Onorevoli colleghi, qui non si tratta che di svolgere un'opera di sorveglianza. Io non vedo quale possa essere la collusione o la collisione. Vi sono diecine di Commissioni parlamentari, le quali svolgono opera simile. Perché non dobbiamo dare un senso di fiducia alla Nazione che ce lo richiede? (*Applausi all'estrema sinistra*).

MONTICELLI. Chiedo di parlare a nome della Commissione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTICELLI. Vorrei fare osservare agli onorevoli colleghi che l'emendamento proposto dall'onorevole Ducci non può essere accettato da un punto di vista prettamente istituzionale; punto di vista istituzionale, al quale il collega Ducci si è riferito soltanto

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

nell'ultima parte del suo intervento, forse perché aveva compreso la estrema fragilità di un argomento sul quale occorre tenere invece gli occhi bene aperti.

La funzione amministrativa non può essere delegata ad un organo emanante dal Parlamento. Noi abbiamo una legge, che istituisce il Registro navale italiano, il quale è organo tecnico di vigilanza periferico dell'Amministrazione. Sulle nuove costruzioni può essere esercitata una vigilanza, nell'ambito della legge istitutiva del Registro navale. Se noi sostituiamo al Registro navale, che ha questa funzione di controllo sulla Amministrazione, una Commissione parlamentare, noi consentiamo una delega, che, secondo me, dal punto di vista istituzionale, non può essere lecita. Ed è sotto questo profilo squisitamente giuridico e costituzionale, che io ritengo che l'emendamento dell'onorevole Ducci non possa essere accolto.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifredi ha presentato, unitamente agli onorevoli Russo e Dominedò, il seguente emendamento:

« *All'ultimo comma, dopo le parole: "attrezzatura scientifica, aggiungere: delle facoltà di ingegneria che conferiscono la laurea in ingegneria navale e"* ».

L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFREDI. Questo emendamento è mosso soltanto dalla preoccupazione che la frase contenuta nel testo della Commissione, secondo la quale possono essere concessi su quel certo fondo degli speciali contributi a favore degli enti ed istituti di studi e di esperienze in materia di costruzioni e di architettura navale e, a favore dell'attrezzatura scientifica degli istituti nautici, possa eventualmente essere intesa nel senso che ne rimangono escluse le facoltà di ingegneria navale. È una preoccupazione che può forse essere ingiustificata, ma siccome non vi si ravvisa l'enunciazione che per l'attrezzatura scientifica degli istituti nautici, ho ritenuto opportuno presentare un emendamento, chiedendo che questi contributi possano essere erogati anche a favore dell'attrezzatura scientifica delle facoltà di ingegneria, che conferiscono la laurea in ingegneria navale.

Credo che sulla fondatezza di questa richiesta in linea di merito, non ci possano essere dubbî; o dubbî possono esservi, se mai, solo sulla necessità di inclusione specifica di questa formula, ed io, se mi si dichiara esplicitamente che la formula comprende

anche la facoltà di ingegneria, non avrei nessuna difficoltà a ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Petrucci ha facoltà di esprimere il parere della Commissione sull'emendamento Ducci in aggiunta a quanto ha già dichiarato l'onorevole Monticelli.

PETRUCCI. La Commissione apprezza moltissimo la preoccupazione dell'onorevole Ducci, ma effettivamente la questione è importante, perché pone di fronte il potere esecutivo e quello legislativo. Il potere esecutivo ha il dovere di proporre le leggi e di sottoporle all'approvazione del potere legislativo. Il potere legislativo approva le leggi nel loro testo definitivo, ma in questo caso noi non possiamo pensare che poi se ne vada all'altra sponda, cioè se ne vada col potere esecutivo. Se noi nominassimo una Commissione di sorveglianza sui lavori, verremmo a fare in modo che il potere legislativo viene a mettersi in unione al potere esecutivo. Noi dobbiamo fare soltanto le leggi e dobbiamo dare alle Amministrazioni che sono competenti, le facoltà che dalla legge già approvata, loro derivano. Qui la competenza è del Ministro, il Ministro, naturalmente, della marina mercantile, il quale farà in modo da evitare gli eventuali abusi. E noi sappiamo che la responsabilità del Ministro sarà veramente tale, per cui egli si preoccuperà di evitare in ogni modo gli eventuali abusi. Quindi, noi non siamo assolutamente della idea di stabilire una legge che sovvertirebbe le relazioni che attualmente esistono tra potere esecutivo e potere legislativo. Noi rimaniamo al nostro posto, a studiare la legge, ad approvare la legge che, poi, il potere esecutivo dovrà applicare, così come è stata approvata. Per questo motivo la Commissione è contraria all'approvazione dell'emendamento proposto dagli onorevoli Ducci e Serbandini.

PRESIDENTE. L'onorevole Firrao ha facoltà di esprimere il parere della Commissione sull'emendamento Lucifredi.

FIRRAO. Per quanto si riferisce all'emendamento dell'onorevole Lucifredi, la Commissione è della opinione che, poiché si tratta, per entità, di una somma relativamente modesta, che va distribuita a questi enti di cultura tecnica e navale (si tratta di circa 150 milioni appena) se si fa l'enunciazione degli enti che dovrebbero porre ipoteca su questa somma, significherebbe polverizzare la somma stessa e renderla inidonea a qualsiasi efficace contributo alle istituzioni che desideriamo incoraggiare. Ecco perché una dizione a carattere generale è quella che me-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

glio risponde agli scopi che la legge si propone. Effettivamente, la dizione che noi abbiamo indicata nel testo proposto, la quale parla di istituti nautici, è troppo specificamente indicativa. Allora, saremmo dell'opinione, d'accordo con l'onorevole Lucifredi, di consentire una interpretazione più vasta con una dizione che, senza indicare le facoltà di ingegneria navale, le comprenda negli istituti di istruzione navale, e precisamente dicendo « istituti di istruzione navale », anziché « istituti nautici », lasciando al Ministro la discrezionalità di fare la miglior distribuzione della somma fra i vari enti scolastici che questa dizione permette di comprendere, siano essi istituti nautici, siano facoltà di ingegneria navale.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifredi, mantiene il suo emendamento?

LUCIFREDI. Aderisco al punto di vista della Commissione e lo ritiro.

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

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Sono d'accordo con la Commissione ma, tanto nei riguardi dell'emendamento Lucifredi quanto nei riguardi di quello dell'onorevole Ducci, volevo dare alcune assicurazioni alla Camera, che potrebbe essere stata turbata dalle argomentazioni così appassionatamente svolte dall'onorevole Ducci e che costituiscono una certa critica alla gestione navale.

Penso che le cose non stiano esattamente come egli le ha descritte. Anche noi ci preoccupiamo del controllo della spesa, e il controllo il Ministero lo esercita attraverso i suoi uffici tecnici: ecco perchè stiamo riordinando l'ufficio tecnico, appunto per poterne fare un organismo veramente serio e rispondente allo scopo.

Ma per quel che si riferisce al Registro navale, ho l'impressione che l'onorevole Ducci non sia esattamente informato: le cose non stanno come egli pensa. Il Registro navale italiano non ha un carattere simile a quello degli istituti di classificazione britannici: ha un carattere diverso; ci sono le rappresentanze di interessi di categoria, ma ci sono anche rappresentanze degli interessi generali. Al punto in cui sono oggi le cose, il Presidente del Registro navale, Ammiraglio Barone, si viene a trovare di fronte a conflitti abbastanza violenti, dati i contrastanti interessi che sono rappresentati nel Registro stesso. Quindi mi pare, che così

come è organizzato, il Registro navale italiano dia la garanzia di rappresentare veramente gli interessi generali.

In ogni modo, il Ministero si può rivolgere anche al Registro navale, dato che questo fa la classificazione delle navi e quindi un certo controllo lo avrà anche in seguito su queste navi. Mi pare pertanto che esso sia l'organo più indicato per esercitare un tale controllo; ma ripeto, non è l'unico perchè il controllo sarà effettuato anche dagli uffici tecnici del Ministero della marina mercantile.

LUCIFREDI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Il collega onorevole Ducci ha approfittato dell'occasione di questo testo legislativo per venire qui ad esporci una tesi, che è particolarmente cara all'opposizione circa l'organizzazione del Registro navale italiano.

Non entro nel merito di tale tesi, poiché ritengo che quella discussione debba essere fatta in altra sede, non in questa: si vedrà allora quale debba essere il migliore ordinamento da darsi a questo istituto, e quale sia il fondamento delle lagnanze dei nostri colleghi dell'opposizione.

In questa sede, in relazione a questo articolo, devo dichiarare di votare decisamente contro l'emendamento proposto dall'onorevole Ducci, in quanto questi ha trasportato una questione squisitamente tecnica su un terreno che non è tecnico, ma politico. Sul terreno tecnico si devono compiere i controlli di cui qui si tratta, e — me lo perdoni l'onorevole Ducci — non possiamo dimenticare che nel Registro navale italiano c'è una schiera di tecnici e di ingegneri che onorano il nostro Paese. Sono questi tecnici che compiranno i controlli, e non quegli amministratori, di cui egli ha parlato: in quei tecnici non possiamo non avere piena fiducia.

Ed è veramente strano poter pensare che un certo numero di noi possa aver la possibilità materiale e, soprattutto, la competenza per potersi sostituire a quei tecnici, ed andare nei cantieri a vedere se e come le costruzioni vengano bene effettuate.

Per queste ragioni voterò contro l'emendamento dell'onorevole Ducci.

DUCCI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma io non vedo la esistenza di questo fatto personale, e pertanto non posso concederle la parola.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

CORBINO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Voterò anch'io contro l'emendamento Ducci. Voterò contro per delle ragioni puramente tecniche, relative alla impossibilità di affidare ad una Commissione di deputati e di senatori il controllo di carattere tecnico.

Come volete infatti, che delle persone elette fra i membri della Camera e del Senato possano esercitare la sorveglianza, la vigilanza sopra a tutti i cantieri navali, e sulle industrie che producono materiale da utilizzare nelle costruzioni? Mi stupisce che l'onorevole Ducci, il quale è un esperto di questioni nautiche, possa fare una simile proposta, senza arrivare nel tempo stesso alla conclusione che egli dovrebbe anche creare un organo apposito che fosse a disposizione della Commissione di vigilanza. Ma allora, caro Ducci, forse neppure la metà dei contributi basterebbero per una sovrastruttura di questo genere: altro che l'uno per mille!

D'altra parte il Registro esiste; ed è un organo che gode non soltanto di un riconoscimento interno, ma di riconoscimenti di carattere internazionale. Le nostre navi infatti, debbono pur navigare e per navigare, debbono essere assicurate, per essere assicurate, debbono essere iscritte nel nostro Registro, con riconoscimento da parte dei Registri esteri. Noi non possiamo quindi imporre a tutto l'universo la modificazione dei Registri navali. Dobbiamo prendere le cose come stanno, prendere cioè le navi con la classificazione da parte del Registro, secondo le norme che il Registro stesso stabilisce. Che questo Registro sia un organo perfetto o no, da modificare o meno, questo è un altro problema. Eventualmente, l'onorevole Ducci potrà farsi iniziatore di una proposta di legge che contempli la modificazione strutturale del nostro Registro navale, ed allora vedremo quale sia il fondamento di tale proposta; ma, in questa sede, è evidente che dobbiamo rigettare il suo emendamento.

AVANZINI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AVANZINI. Il Gruppo democristiano voterà contro l'emendamento presentato dagli onorevoli Ducci e Serbandini, perché evidentemente con questo emendamento si sconfinava dal lato tecnico in quello politico.

GIAVI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAVI. Io voterò naturalmente a favore di questo emendamento e non solamente perché lo abbia firmato, ma perché le obiezioni che sono state addotte contro non mi hanno persuaso.

Noi, in sostanza, proponiamo semplicemente che il Ministro, anziché avvalersi della sorveglianza del Registro navale, si avvalga, ove lo creda, del consiglio e della vigilanza di una commissione parlamentare. Nessuna sfiducia quindi nei confronti del Ministro stesso, il quale potrebbe, secondo il nostro emendamento, avvalersi o meno dell'operato di tale commissione.

Nessuna invadenza poi, come si è detto da taluno, nel campo del potere esecutivo. Ricordiamoci bene che è anzi norma costituzionale che il potere legislativo ha sempre facoltà di controllo sull'esecutivo, anche quando non gli è data dalla legge e l'Assemblea può assumersela in qualsiasi momento. E distinguiamo bene: noi ci sostituiremmo, come membri del Parlamento, al potere esecutivo, quando intervenissimo nelle sue facoltà deliberanti. Noi non chiediamo questo; nessuno domanda che sia messa una Commissione parlamentare al posto del Ministro o degli organi amministrativi; ma chiediamo soltanto di effettuare una vigilanza e un controllo sull'esecuzione delle deliberazioni già prese in sede di sua competenza dall'organo esecutivo. Quindi non vi è una preclusione costituzionale, ma soltanto la concreta applicazione di quella vigilanza e di quel controllo su tutti gli atti del potere esecutivo che la costituzione attribuisce al potere legislativo.

Una voce al centro. Allora non c'è bisogno di metterlo nella legge.

GIAVI. Si tratta di tradurre in atto nella legge un principio che nella Costituzione è solo in potenza.

Indipendentemente poi da ogni critica di natura contingente, non credo si possa affidare al Registro navale questa sorveglianza, perché il Registro navale in definitiva dovrà giudicare se la nave risponde a determinati requisiti di classe, cioè dovrà classificare la nave quando la sua costruzione portata a termine. Se lasciassimo al Registro navale l'attribuzione di partecipare in un certo senso alla responsabilità delle operazioni di costruzione della nave, come potremmo pretendere domani, quando la nave sarà costruita, di avere un giudice imparziale? Qui siamo di fronte all'assurdo!

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

LUCIFREDI. Ma ha già adesso questo obbligo.

GIAVI. Sono obblighi di natura e di estensione molto diverse.

PRESIDENTE. Onorevole Giavi, ella sta facendo una dichiarazione di voto; credo che l'abbia dimenticato.

GIAVI. Concludo dichiarandó che voterò a favore dell'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Ducci, per ragioni puramente formali vorrei permettermi un suggerimento: mi pare che dopo le parole « membri delle due Camere » andrebbe aggiunto « del Parlamento ».

DUCCI. D'accordo.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione, con questa aggiunta, l'emendamento Ducci ed altri, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Non è approvato).

Passiamo all'altro emendamento relativo all'ultimo comma e tendente a sostituire alle parole « degli istituti nautici » le parole « degli istituti di istruzione navale ». L'emendamento è stato proposto dalla Commissione, d'accordo con l'onorevole Lucifredi.

GIULIETTI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIULIETTI. Domando una spiegazione di questo emendamento perchè ho sentito parlare di istituti nautici mentre, secondo questo comma, gli istituti nautici non c'entrano né per diritto né per traverso.

PRESIDENTE. Guardi che nella nuova formulazione « istituti di istruzione navale » sono comprese anche le facoltà di ingegneria navale.

GIULIETTI. Qui si parla di istituti di studi e di esperienze che si riferiscono certamente a costruzioni di navi.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, o ella si riferisce — per fare la sua dichiarazione di voto — all'emendamento che è stato messo in votazione, o si riferisce a qualcosa che precede, nel testo della Commissione, questo emendamento.

Nel primo caso, io posso consentire che ella faccia la sua dichiarazione di voto, nel secondo caso no, perchè, altrimenti, non sarebbe più possibile una votazione ordinata.

Pongo in votazione l'emendamento proposto dalla Commissione e accettato dal Governo tendente a sostituire all'ultimo com-

ma le parole « degli istituti nautici » con le parole « degli istituti di istruzione navale ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 33 così modificato.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 34. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Norme regolamentari*).

« Fino a quanto non sarà emanato il regolamento di esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regolamento approvate con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni ».

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Giulietti ha proposto di inserire il seguente articolo 34-bis:

« È annullato il permesso accordato a un armatore per l'acquisto della motonave *Agostino Bertani* della « Garibaldi ».

« Tale nave sarà restituita a questa cooperativa che la ripristinerà e trasformerà in nave mista con i mezzi ad essa forniti sul Fondo lire e in maniera indipendente da istituti bancari ».

Chiedo se la proposta sia appoggiata.

(È appoggiata).

L'onorevole Giulietti ha facoltà di svolgere questo emendamento.

GIULIETTI. Qualcuno che non è al corrente di questo « patatràc » può pensarla diversamente, ma la cosa è molto seria. È stato accordato ingiustamente ad un armatore il permesso di acquistare una motonave che era della Garibaldi, e che la Garibaldi ha sempre cercato di riavere. Questa motonave si chiama « Agostino Bertani », ed è stata presa dall'Inghilterra nella rada di Tripoli e considerata preda di guerra.

Ci siamo interessati perchè la nave tornasse alla cooperativa: ce ne siamo interessati presso quasi tutti i Ministeri ed in particolare presso il Ministero della marina mercantile, sia sotto il Ministro Aldisio, sia sotto il Ministro Cappa, sia sotto l'attuale Ministro. Questa nave — come adesso specificherò —

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

dall'Inghilterra è stata venduta a terzi, i quali a loro volta hanno cercato di rivenderla.

Naturalmente non mancò di rendersi parte diligente la Garibaldi, accendendo lite davanti al tribunale delle prede con la speranza, attraverso i buoni uffici dei competenti Ministeri, di poter avere indietro questa nave a condizioni possibili.

L'Inghilterra fece il proprio interesse, vendendo i relitti di guerra, situati nei porti del Nord Africa e del Mar Rosso, ad una determinata persona, la quale è così diventata la proprietaria di queste navi. In compenso questa persona ha dato come contropartita la liberazione di questi porti da tali relitti. Sono relitti per modo di dire, perché uno di essi è appunto l'« Agostino Bertani » in ottime condizioni. Questa nave molto tempo fa è stata offerta alla Garibaldi perché l'acquistasse; ma la Garibaldi non poteva né doveva acquistarla, perché pendeva davanti al tribunale delle prede giudizio sulla legittimità della preda. Se n'è interessato anche il Ministro Sforza. Ad ogni modo, appena il ciclo dell'azione giudiziaria è stato chiuso, il proprietario di questa nave ha cercato di venderla, e la Garibaldi ha continuato l'azione attraverso il Ministero degli esteri per riaverla a minor prezzo. Senonché, gli affari sono affari, e un armatore italiano, Achille Lauro, ha pensato di acquistare questa nave e di trasformarla in nave mista per beneficiare della legge che stiamo esaminando. Ma per effettuare l'acquisto della nave, occorre una specie di permesso del nostro Ministro della marina mercantile. Senza questo permesso — con le disposizioni in vigore — nessun acquisto del genere è possibile. L'armatore Achille Lauro ha chiesto quindi tale permesso al Ministero della marina mercantile, dove l'interessamento e la posizione della Garibaldi circa questa nave erano certamente noti. Tuttavia, alla Garibaldi non si fece da parte del Ministero alcuna comunicazione sulla richiesta del permesso d'acquisto della Bertani avanzata dal Lauro. Ciò non ostante, siamo venuti egualmente a conoscenza del tentativo di questo nostro concorrente.

In tempo utile abbiamo scritto al Ministro della marina mercantile, che è qui presente, per dirgli: « Altolà, prima che la nave sia data ad altri armatori, la comperiamo noi. Se possiamo acquistarla a buone condizioni, tanto di guadagnato; se non possiamo comperarla a buon prezzo, piuttosto che vedere la nave cadere nelle mani di un armatore (non perché l'armatore sia cosa negativa, ma per non avere dinanzi a noi un dirimpet-

taio con una nave della Garibaldi), la comperiamo egualmente a parità di condizioni, a costo di venderne due vecchie, o di fare debiti presso le Banche ».

Abbiamo scritto questo, l'abbiamo detto anche a voce. Cosa ha risposto il Ministro, dietro mia domanda? Ha risposto che il permesso al Lauro non era stato ancora concesso. Allora abbiamo rinforzato immediatamente la nostra richiesta al Ministro ripetendola per iscritto, affermando di essere pronti ad acquistare la Bertani per contanti e subito, avendoci le Banche spalancato i loro sportelli. Dopo pochi giorni il Ministro, benché al corrente di tutto ciò, e delle nostre ragioni e delle nostre possibilità, ci ha detto di aver dato il permesso per l'acquisto della Bertani all'armatore Achille Lauro di Napoli. Ed infatti questa nave per conto di Lauro ha già lasciato il porto di Tripoli e sta viaggiando a rimorchio verso il Nord a tutto danno della cooperativa « Garibaldi », che rappresenta tutta la gente del mare d'Italia! (*Approvazioni*).

Qui non c'è questione di parte! Vi ho detto la verità col dolore che mi tormenta; dolore condiviso da tutta la gente di mare, la quale si appella a questa Camera, indipendentemente da qualunque colore politico, perché la bella nave *Agostino Bertani* ritorni nelle mani dei lavoratori del mare d'Italia! (*Applausi a sinistra*).

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

FIRRAO. La Commissione non entra nemmeno nel merito di quanto ha esposto l'onorevole Giulietti in quanto ritiene che l'argomento da lui trattato esuli completamente dai compiti che la legge si propone.

Chiedo quindi che sia rigettato l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Giulietti.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro ad esprimere il parere del Governo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri*. Non è questa la sede per discutere il problema sollevato dall'onorevole Giulietti, che ha fatto qui una storia abbastanza lunga, come del resto è sua abitudine. Però, se l'onorevole Giulietti lo ritiene opportuno, in altra sede spiegherò da che parte è la ragione e da che parte è il torto, perché è bene che la Camera sappia come stanno le cose in questa materia così delicata, trattandosi di navi, di armatori e di cooperative.

Però, in questa sede mi pare che il problema non possa essere posto e mi associo

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

quindi all'opinione espressa dall'onorevole Firrao.

GIULIETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, posso concederle la parola solo se ella chiede di parlare sulle conclusioni della Commissione.

GIULIETTI. Precisamente. Non ho bisogno di ripetermi in quanto credo di essere stato abbastanza chiaro.

Circa quello che ha detto la Commissione, si pronunzierà la Camera. Intanto dichiaro, se la Commissione me lo permette, di dissentire da essa. Perché? — Perché il disegno di legge è così intestato: «Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni e dell'armamento».

Una voce al centro. E a favore della «Garibaldi».

GIULIETTI. Bel favore! La «Garibaldi» è una cooperativa con funzioni armatoriali. Il disegno di legge tratta dell'armamento. La «Garibaldi» nella sua attività di carattere armatoriale è stata ferita gravemente, perciò sono in argomento proponendo alla Camera l'approvazione dell'articolo aggiuntivo.

Ad ogni modo, prego l'onorevole Presidente di interpellare la Camera.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Io ed altri colleghi abbiamo appoggiato con le nostre firme la proposta dell'onorevole Giulietti per permettergli di sollevare una questione che interessa la cooperativa Garibaldi. Mi pare che l'onorevole Giulietti abbia ottenuto il suo scopo, denunciando subito al Parlamento l'episodio accaduto.

SARAGAT, *Ministro per la marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Quale episodio?

SERBANDINI. Quello della «Agostino Bertani».

SARAGAT, *Ministro per la marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Chiedo la parola per fatto personale, e così si svelerà il doppio gioco che state facendo in questo momento. (*Proteste all'estrema sinistra*). Sapete benissimo come stanno le cose.

SERBANDINI. Le cose stanno in questo modo: l'onorevole Giulietti ha potuto sollevare con l'appoggio delle nostre firme una questione vitale per la cooperativa Garibaldi. Per il resto, sono d'accordo con la Commissione: che cioè non è questa legge la

sede adatta per risolvere la questione della «Bertani».

Vorrei perciò pregare l'onorevole Giulietti di ritirare l'emendamento proposto: nel momento attuale un voto contrario al suo emendamento potrebbe finire con l'avallare quanto è successo, mentre dobbiamo poter tornare sulla questione e discutere a fondo dopo esserci adeguatamente informati.

SARAGAT, *Ministro per la marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri.* Siete già informati; lo sapete benissimo. Tutto è stato fatto allo scopo di dar lavoro ai cantieri.

GIULIETTI. Ho le lettere.

SERBANDINI. Che c'entra? La realtà è questa, onorevole Saragat: il caso «Bertani» colpisce gli interessi di una cooperativa di lavoratori. L'onorevole Giulietti — appena venuto a conoscenza dell'accaduto — ha inteso sollevare la questione davanti al Parlamento. Noi abbiamo appoggiato la sua proposta, perché questo era il nostro dovere. D'altra parte siamo d'accordo sulle ovvie ragioni di ordine tecnico per cui non si può inserire nella legge in esame la soluzione del caso «Bertani». Per questo ho pregato l'onorevole Giulietti a non esporsi ad un voto contrario che potrebbe avallare un arbitrio sul quale vogliamo pronunciarci al momento adatto.

Quanto a lei, onorevole Saragat, respingo la sua accusa che ella sa quanto è infondata e quanto è falsa. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti mantiene l'emendamento?

GIULIETTI. Preso atto delle dichiarazioni del collega Serbandini, considerato che in materia ho presentato una interpellanza (*Commenti al centro*), mi uniformo al di lui consiglio, fermo restando il fatto di ritornare certissimamente sul gravissimo episodio, in maniera che la Camera ed il Paese lo conoscano in tutti i particolari, dall'alfa all'omega. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 35. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

(*Stanziamiento per spese relative ai contributi*)

«Per provvedere all'applicazione della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della marina mercantile la somma di lire 34 miliardi di cui 1200 milioni per le costruzioni di cui all'articolo 25 e lire 2000 milioni per la somministrazione dei fondi oc-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

correnti per le operazioni di cui all'articolo 26, così ripartita:

lire 8 miliardi per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 12 miliardi per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 14 miliardi per l'esercizio finanziario 1950-1951.

« Gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi.

« Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge, subordinatamente al prelievo dei relativi fondi dal conto speciale istituito presso la Banca d'Italia, in conseguenza dell'Accordo 28 giugno 1948 con gli Stati Uniti d'America, approvato con legge 4 agosto 1948, n. 1108 ».

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

« In relazione all'emendamento aggiuntivo all'articolo 2, sostituire il secondo comma col seguente:

« I residui eventuali del 1948-49 e del 1949-1950 saranno utilizzabili negli esercizi successivi fino ai termini indicati nell'articolo 13 e salvo quanto è detto nell'ultimo comma dell'articolo 2 ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CORBINO. Il mio emendamento ha carattere puramente di coordinamento. Noi abbiamo approvato una disposizione all'articolo 2 che concerne le somme eventualmente non utilizzate per mancanza di richiesta. Occorre quindi aggiungere ora al secondo comma dell'articolo 35 il riferimento all'articolo 2. Poi, mentre nel testo della Commissione si dice che gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi, e non si pone quindi alcun termine alla loro utilizzazione, io propongo che si mettano come termine quelli che sono indicati dall'articolo 13 della legge, in maniera che vi sia parallelismo fra l'applicazione della legge e l'utilizzazione degli stanziamenti.

PRESIDENTE. Chiedo alla Commissione e al Ministro se concordano nel deferire al coordinamento la proposta dell'onorevole Corbino.

FIRRAO. La Commissione concorda che si tratti di materia di coordinamento.

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

PRESIDENTE. Resta pertanto stabilito che l'emendamento sarà preso in considerazione in sede di coordinamento. Gli onorevoli Ricciardi, Consiglio, Fiorentino, Orlando, Greco Paolo, Saija, Coppa e Covelli hanno presentato il seguente emendamento:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: subordinatamente al prelievo dei, con le parole: prelevandoli dai.

L'onorevole Ricciardi ha facoltà di svolgerlo.

RICCIARDI. Onorevole Presidente, la necessità di non decampare dai principi fondamentali del diritto ispira l'emendamento da me proposto. A dimostrarlo io devo richiamarmi all'ultimo comma dell'articolo 81 della Costituzione, per il quale, com'è noto, ogni altra legge diversa da quella di approvazione dei bilanci, che comporti nuove o maggiori spese, deve indicare i mezzi per farvi fronte. A me pare chiaro quindi che violerebbe la Costituzione quella legge che non indicasse i mezzi con i quali far fronte alle spese che la legge stessa comporta. Ma qui sorge un problema di interpretazione. Io mi domando, cioè: che cosa significa indicare i mezzi? Mi domando cioè se basti un'indicazione generica, un riferimento generico ad una fonte di finanziamenti che non sia certa e attuale, ma futura ed incerta e subordinata per di più ad atti o a fatti che siano estranei alla volontà del legislatore. Ora a me pare che se la norma costituzionale va interpretata nella sua lettera e nel suo spirito, dubbi non debbano esservi, perplessità non debbano esistere.

Ed allora se in questi termini va interpretata la norma costituzionale, non mi pare che vi sodisfi la dizione usata dall'onorevole Ministro ed accettata dalla Commissione nell'articolo 35 della legge che discutiamo.

L'Accordo richiamato dall'articolo 35 dopo aver precisato ai numeri 3, 4, 5 dell'articolo 4 le specifiche destinazioni del Fondo, al numero 6 sancisce: « Il Governo italiano potrà effettuare prelevamenti dall'eventuale saldo rimasto sul conto speciale per quegli scopi che potranno essere, di volta in volta, concordati con il Governo degli Stati Uniti d'America ».

E allora a me pare che la questione si ponga in maniera semplice e chiara: o l'accordo preventivo esiste, e allora la dizione della legge non si spiega, perchè non si spiega il subordinare l'attuazione della legge a questo prelievo dei fondi; o l'accordo non esiste, e allora mi sembra per lo meno pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

mature impegnare il Parlamento in una legge che mentre si presenta con giusti caratteri di urgenza per gli scopi sociali che la legge stessa si prefigge, potrebbe, *quod Deus advertat*, qualora il Governo americano non desse questo consenso, tramutarsi in una amara delusione per quelle classi lavoratrici verso le quali la legge è diretta.

E allora questo dubbio — e penso sia anche nell'anima degli onorevoli colleghi Lucifredi e Dominedò, che hanno presentato un emendamento che non esito a definire stilisticamente più esatto — credo che debba essere eliminato, perchè, approvando la legge, noi possiamo in coscienza dire di aver fatto opera veramente utile e veramente necessaria.

PRESIDENTE. Onorevole Ricciardi, dopo quanto ella stessa ha detto, mi pare che potrebbe aderire, ritirando il proprio, all'emendamento Lucifredi e Dominedò, che è del seguente tenore:

« *All'ultimo comma, alle parole: subordinatamente al prelievo dei relativi fondi, sostituire: prelevando i relativi fondi.* »

RICCIARDI. Aderisco.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifredi ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

LUCIFREDI. Dopo lo svolgimento che ha fatto testé l'onorevole Ricciardi del suo emendamento, credo che non vi sia molto da aggiungere. Devo però dichiarare che non condivido tutte le osservazioni fatte dall'onorevole Ricciardi. È comunque certo che la norma dell'articolo 81 viene, anche formalmente, meglio rispettata parlando di un prelievo diretto ed eliminando una frase che suona condizione e che potrebbe dar luogo a qualche dubbio. Per questo, credo che l'emendamento debba essere accolto.

PRESIDENTE. Quale è il parere della Commissione?

FIRRAO. La Commissione accetta l'emendamento Lucifredi.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro?

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

COVELLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. Noi voteremo a favore dell'emendamento Lucifredi, proprio per le ragioni citate ieri sera in una risposta a un fatto personale.

Solleciti noi, quanto gli altri — e questo credo debba servire a dissipare ogni residuo di ombra — delle finalità della legge; solleciti noi, quanto gli altri, della immediata realizzazione della legge per le finalità sociali accennate, non abbiamo voluto dare — e lo dicemmo al Ministro in sede di Commissione — alcun alibi preconstituito al Ministro, nel caso che, mancando i fondi americani, questa legge non fosse operante.

Quando noi chiedemmo al Ministro, in sede di Commissione, se la legge fosse stata comunque operante, anche senza i fondi del piano E. R. P., il Ministro ci rispose — ed è quello che io volli fosse inserito a verbale — che, in ogni caso, i fondi ci sarebbero stati, anche se dovessero essere prelevati dal bilancio ordinario dello Stato. Non potemmo che compiacerci di questo ed essere tranquilli: che la legge sarebbe stata comunque operante. Per cui, se un eccesso, e non un ricatto, onorevole Serbandini, (*Interruzione del deputato Serbandini*) c'è stato da parte nostra, è stato di zelo; quello, cioè, di compromettere vieppiù la responsabilità del Ministro in un impegno dal quale non potesse derogare, anche quando fosse venuta a mancare una delle condizioni sancite dalla subordinazione citata nella legge.

Avendo il Ministro e la Commissione accettato l'emendamento, quello cioè che esclude, comunque, qualsiasi possibilità per la quale la legge non possa essere operante, noi abbiamo, onorevole Serbandini...

SERBANDINI. Allora non ha protestato contro la generale interpretazione che si trattasse di un ricatto.

PRESIDENTE. Onorevole Covelli, ella sta facendo una dichiarazione di voto.

COVELLI. Sto spiegando i motivi del voto e ritengo buona l'occasione per chiarire all'onorevole Serbandini che sta votando anche lui il... ricatto di cui mi accusa colpevole.

Quindi, noi voteremo a favore di questo emendamento, per non dare a nessuno, neppure al Ministro, la possibilità di equivocare domani su quelle che sono state le nostre prese di posizione in sede di Commissione ed in sede di Assemblea per l'immediata esecutività della legge; perché questa cioè possa non essere compromessa dalla mancanza del prelievo dal Fondo lire del piano E. R. P.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo proposto dagli

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

onorevoli Lucifredi e Dominèdò, al quale ha aderito l'onorevole Ricciardi:

« *All'ultimo comma, alle parole: subordinatamente al prelievo dei relativi fondi, sostituire: prelevando i relativi fondi.* »

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 35 così emendato, riservando al coordinamento la proposta dell'onorevole Corbino.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 36. Se ne dia lettura. FABRIANI, *Segretario*, legge:

ART. 36.

(*Stanziamenti per le spese relative agli apprestamenti difensivi*).

« Per il rimborso agli aventi diritto delle spese per apprestamenti difensivi nei casi indicati nell'articolo 11 della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della difesa (marina) la somma di lire 450 milioni, così ripartita:

lire 50 milioni per l'esercizio finanziario 1948-49;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949-50;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-51;

e nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per la marina mercantile la somma di lire 500 milioni, così ripartita:

lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1948-49;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949-50;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-51.

« Gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi ».

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

La Commissione ha proposto il seguente articolo aggiuntivo che prenderà il numero 37:

« La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alle tabelle. Si dia lettura della tabella n. 1.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

FABRIANI, *Segretario*, legge:CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER LE NAVI CON SCAFO DI ACCIAIO
DI STAZZA LORDA OLTRE LE 500 TONNELLATE

(Lire per metro cubo).

VELOCITÀ ALLE PROVE (NODI)	VOLUME GLOBALE INTERNO IN METRI CUBI		
	Uguale a 2000	Uguale a 5000	Uguale a 10.000 ed oltre
10	7.810	—	—
11	9.450	7.080	—
12	11.250	8.420	5.630
13	13.200	9.890	6.600
14	15.310	11.470	7.660
15	17.530	13.160	8.790
16	20.000	15.000	10.000
17	20.000	15.000	11.290
18 ed oltre	20.000	15.000	12.660

NOTA n. 1. — Il contributo di ammortamento non è dovuto alle navi che non raggiungono alle prove la velocità di:
10 nodi se di volume globale interno fino a metri cubi 2000.
11 nodi se di volume globale interno da metri cubi 2001 a metri cubi 5000.
12 nodi se di volume globale interno superiore a metri cubi 5000.

NOTA n. 2. — Per valori intermedi di volume e velocità il contributo di ammortamento verrà calcolato per interpolazione lineare.

NOTA n. 3. — Per le navi cisterne il contributo di ammortamento calcolato secondo la tabella sarà maggiorato del 5 per cento.

NOTA n. 4. — Per le navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate il contributo di ammortamento sarà maggiorato del 25 per cento e verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo per l'impianto elettrico e l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate, determinate come segue:
a) lire 30.000 per KW installate;
b) lire 30.000 per ogni 1000 frigorifici di impianto frigorifero.

PRESIDENTE. La pongo in votazione.
(È approvata).

Si dia lettura della tabella n. 2.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

FABRIANI, *Segretario*, legge:

**CONTRIBUTO DI AMMORTAMENTO PER NAVI A PROPULSIONE MECCANICA
CON SCAFO DI ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE**

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE	
Tonnellate di stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Potenza alle prove in C. A.	Lire per C. A.
Uguale o inferiore a 100. . .	40.000	Uguale o inferiore a 150. . .	15.000
» » a 150. . .	37.150	» » a 200. . .	14.200
» » a 200. . .	35.100	» » a 250. . .	13.500
» » a 250. . .	33.600	» » a 300. . .	13.000
» » a 300. . .	32.500	» » a 350. . .	12.600
» » a 350. . .	31.700	» » a 400. . .	12.300
» » a 400. . .	31.050	» » a 450. . .	12.100
» » a 450. . .	30.500	oltre 450. . .	12.000
» » a 500. . .	30.000		

NOTA n. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B). Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

NOTA n. 2. — Per le navi di legno il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 25 per cento.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

La Commissione ha proposto i seguenti emendamenti:

« Sostituire la Nota n. 2 con la seguente: **NOTA N. 2.** — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento ».

« Aggiungere la Nota seguente: **NOTA N. 3.** — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche (Tabella n. 1, nota 4) ».

Il Governo accetta questi emendamenti alla tabella n. 2 ?

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione la tabella n. 2 con le modifiche apportate dalla Commissione ed accettate dal Governo.

(È approvata).

Passiamo alla tabella n. 3. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER NAVI DA PESCA A PROPULSIONE MECCANICA CON SCAFO IN ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE	
Tonnellate di stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Potenza alle prove in C. A.	Lire per C. A.
Uguale o inferiore a 25. . .	60.000	Uguale o inferiore a 75. . .	20.000
» » a 50. . .	55.400	» » a 100. . .	20.000
» » a 75. . .	52.300	» » a 150. . .	18.750
» » a 100. . .	49.800	» » a 200. . .	17.750
» » a 150. . .	46.200	» » a 250. . .	16.870
» » a 200. . .	43.800	» » a 300. . .	16.250
» » a 250. . .	42.100	» » a 350. . .	15.750
» » a 300. . .	40.800	» » a 400. . .	15.370
» » a 350. . .	39.800	» » a 450. . .	15.120
» » a 400. . .	39.000	oltre 450. . .	15.000
» » a 450. . .	38.300		
» » a 500. . .	37.600		

NOTA n. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B).
Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

NOTA n. 2. — Per le navi di legno il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 25 per cento.

NOTA n. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche (tabella n. 1, nota 4).

NOTA n. 4. — La presente tabella si applica anche alle navi costruite per conto dei corpi dei piloti, quando siano riconosciute idonee anche ai servizi di salvataggio.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1948

PRESIDENTE. A questa tabella la Commissione ha proposto il seguente emendamento:

« Sostituire la Nota n. 2 con la seguente:
NOTA N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento ».

Il Governo accetta l'emendamento ?

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione la tabella n. 3 così modificata.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in un'altra seduta.

La seduta termina alle 13.15.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI