

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 DICEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PETRUCCI

INDI

DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del Presidente:		JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Mini-</i>	
PRESIDENTE	1035	<i>stro della marina mercantile</i> 1047, 1049, 1051	
Sull'ordine dei lavori		1052, 1054, 1055, 1057, 1058	1058
PRESIDENTE	1036	GIOIA	1057
Disegni di legge (Discussione e approva-		Disegno di legge (Rinvio della discus-	
<i>sione):</i>		<i>sione):</i>	
Modifiche alla legge 24 luglio 1959,		Modificazioni agli articoli 9 e 11 della	
n. 622, recante interventi a favore del-		legge 6 maggio 1940. n. 500, relativa	
l'economia nazionale, per la parte		alla costituzione dell'Ente autonomo	
riguardante l'ammodernamento del		del porto di Napoli (3145)	1058
naviglio mercantile. (<i>Approvato dal</i>		PRESIDENTE	1058
<i>Senato</i>). (3500);		BOGONI	1058
Norme per l'esercizio del credito navale.		Votazione segreta:	
(<i>Approvato dal Senato</i>). (3508)	1036	PRESIDENTE	1058
PRESIDENTE	1036, 1043, 1044, 1047, 1052		
COLASANTO, <i>Relatore</i>	1036, 1039, 1043, 1044		
ADAMOLI	1036, 1039, 1041, 1042, 1047		
BOIDI	1049, 1052, 1054, 1057		
SCHIANO	1041, 1042		
AMODIO, <i>Relatore</i>	1042, 1043, 1046, 1051, 1054		
FRUNZIO	1043, 1044		
BOGONI	1043, 1044		
BOLLA	1043, 1044		
SINESIO	1043, 1044		
VIDALI	1043, 1044		
RAVAGNAN	1043, 1044		

La seduta comincia alle 9,15.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(*E approvato*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per l'esame dei provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna, i deputati Lombardi Ruggero,

Cappugi, Viale e Romano Bartolomeo sono sostituiti rispettivamente dai deputati Jervolino Maria, Azimonti, Negroni e Gioia Giovanni.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Abbiamo all'ordine del giorno la discussione dei disegni di legge nn. 3500 e 3508. Questi due provvedimenti non sono connessi, ma hanno dei punti di contatto. Pertanto la discussione dell'uno può avere riferimento anche all'altro.

Se la Commissione è d'accordo, può rimanere stabilito lo svolgimento in unica discussione generale dei due disegni di legge.

(Così rimane stabilito).

Discussione dei disegni di legge: Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile (Approvato dal Senato) (3500); Norme per l'esercizio del credito navale (Approvato dal Senato) (3508).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » e « Norme per l'esercizio del credito navale ».

Data l'urgenza, prego l'onorevole Colasanto di voler sostituire il relatore del disegno di legge n. 3500, momentaneamente assente.

COLASANTO, *Relatore*. Sarò molto breve. Ci troviamo di fronte alla necessità di approvare subito il disegno di legge in discussione che abbiamo letto, studiato e ponderato.

Sostanzialmente si tratta di sostituire il vecchio con nuovo naviglio, dare lavoro ai cantieri e imprimere una forte spinta all'ammodernamento della nostra flotta.

L'approvazione del disegno di legge è urgente, anche per impedire che le commesse vadano a finire all'estero.

Mi dichiaro, pertanto, favorevole al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ADAMOLI. Nel mio intervento tratterò anche il disegno di legge riguardante le norme per l'esercizio del credito navale, sia perché i due provvedimenti si legano a una certa politica, sia perché si può fare una discussione più organica.

Questi due disegni di legge vengono a noi dopo una particolare storia parlamentare.

Come tutti sappiamo, al momento in cui vennero presentati alla VII Commissione del Senato, il gruppo comunista chiese, ad un certo punto della discussione, il passaggio in Aula dei due disegni di legge. In seguito a questa decisione, si scatenò allora una violentissima campagna di stampa, che arrivò ad accusare il gruppo comunista, e anche il gruppo socialista, di sabotaggio, di ostruzionismo, di insensibilità di fronte ai problemi dell'economia italiana.

Va sottolineato che tale campagna non venne condotta dalla stampa di opinione venne condotta da una certa stampa, quella che esprime soltanto interessi, soprattutto quella economica, legata a gruppi armatoriali. A Genova abbiamo avuto la campagna del *Corriere Mercantile*, c'è stata la campagna da parte di *Ventiquattro Ore*, del *Globo*, ecc.

È sembrato a noi che questa presa di posizione da parte di questo tipo di stampa fosse abbastanza sospetta. Per questo noi abbiamo ritenuto che la posizione presa allora dal Ministero per la marina mercantile sia stata politicamente inopportuna, tanto più che, nel merito, è addirittura intervenuto nei confronti delle prerogative parlamentari.

A nostro giudizio — lo abbiamo detto e lo ripetiamo — il Ministero per la marina mercantile, e in particolare il Ministro, non dovevano confondersi con questo tipo di campagna di stampa; infatti l'intervento del Ministro con un proprio comunicato fa sì che questi si confonda con gli interessi rappresentati da quella stampa e pertanto politicamente commette un atto di una certa gravità. Inoltre occorre sottolineare che il Ministro è intervenuto anche in quelli che sono i diritti dei parlamentari, esprimendo delle opinioni circa lo svolgimento della discussione, in maniera non corrispondente al suo reale andamento.

Noi dobbiamo anzitutto dire che se questi provvedimenti sono arrivati in ritardo ad essere approvati, prima ancora che da parte del Parlamento, sussistono serie responsabilità da parte del Ministero soprattutto per quanto attiene agli obblighi internazionalmente assunti dal nostro Governo.

Vorrei aggiungere che la legge per le demolizioni navali è già superata e si è dimostrata inoperante; ma ciò è stato da noi già affermato. Poiché dopo molti anni ci accorgiamo che essa non ha operato, cerchiamo ora di discutere questo problema più a fondo.

Ci si viene a dire che tardiamo nel dare lavoro ai cantieri. Nella preparazione del provvedimento vi è stato un *iter* legislativo lungo e grave.

Noi sappiamo, ad esempio, che sulla questione delle demolizioni si è dovuto perfino aspettare il nulla osta del Comitato economico europeo. Prima ancora di discutere con noi, il Ministro ha dovuto impiegare molto del suo tempo per chiarire le cose nell'ambito internazionale. Ora, quando esiste una situazione di questo genere, quando sul piano di fatto si è impostato un provvedimento in modo errato, tanto che bisogna rivederlo, quando si sono costituiti dei vincoli che ritardano in questo momento la vita del nostro paese, come si fa poi a un certo momento a puntare il dito accusatore su un gruppo, il quale ritiene che certe cose vadano discusse in un altro ambito e con un'altra ampiezza?

Noi dobbiamo dire che non chiediamo riconoscimenti da nessuno; però nel campo della marina mercantile crediamo di poter affermare con estrema tranquillità e convinzione che la nostra opera è stata essenzialmente costruttrice. Noi ci stiamo preoccupando da qualche anno perché il problema della vita marinara assurga al suo giusto livello, e in questo campo il Ministro dovrebbe dimostrarci, non dico un riconoscimento, ma almeno una giusta valutazione della nostra posizione.

Il problema è ancora di arrivare a formulare una politica marittima che sia adeguata alle caratteristiche del nostro paese. Gli stessi armatori hanno riconosciuto che nel nostro paese manca ancora oggi una impostazione organica di questo problema. È del resto una vecchia posizione. Quando nel 1901 nacque l'Associazione armatori italiani, nei loro atti si legge: « Manca in Italia a quarant'anni dalla raggiunta unità la visione di una precisa politica marittima; incombe sull'armamento mercantile la soverchiante concorrenza delle più moderne e aggressive bandiere straniere, incombe il problema sociale della gente di mare ». Queste parole si possono ripetere oggi, perché mettendo « cento anni » al posto di « quaranta anni », siamo di fronte alla stessa situazione.

Ecco perché noi non siamo stati d'accordo e non siamo d'accordo su questi provvedimenti. Infatti essi, come metodo, ancora una volta esprimono un andamento disorganico, episodico, contingente, che non affronta mai il problema di fondo dello sviluppo della marina italiana e della soluzione della crisi dei cantieri. Questo provvedimento ancora una volta ha la finalità di tutelare un certo settore

dell'economia italiana, che è quello dell'armamento privato. Il provvedimento sui premi alla demolizione è la ratifica di una legge che si è dimostrata sterile, la legge n. 622, che a sua volta entra nel filone della legge Tambroni, n. 522, che si è dimostrata inoperante e che richiede una rettifica. Quindi non sono provvedimenti nuovi. Sono dei tentativi di aggiustamento che ancora battono il passo su una strada che si è dimostrata completamente improduttiva.

Lo stesso per quanto riguarda il credito navale. Questo fu introdotto dal fascismo. Nel 1940 la legge sul credito navale è stata abrogata, essendo stata sostituita dalla famosa legge Benni, che concedeva sotto altra forma gli aiuti e riproduceva, in maniera più organica, quella che era stata la politica permanente nel settore della marina mercantile, diretta a tener conto delle linee e delle valutazioni dell'armamento privato.

Il credito navale, quindi, non è una scoperta. Ha già funzionato, come sezione staccata dell'I.M.I. e sarebbe interessante sapere quali risultati ha dato in questo periodo. È scomparso allorché sono stati dati agli armatori aiuti più consistenti.

Di fronte a questi provvedimenti, noi potremo perfino arrivare a dire che forse sono giusti. Ma chi può dire se sono giusti o se sono sbagliati? Quale è il criterio generale che li ha suggeriti? Come si possono giudicare la loro misura e il loro criterio? Come sono stati elaborati? In quale direttiva si pongono di fronte al problema generale? Ecco perché non possiamo non rilevare ancora una volta la situazione in cui veniamo ad essere portati nell'approvare dei provvedimenti che vengono definiti diretti ai lavoratori che aspettano lavoro. Non siamo assolutamente in grado di inserire questi disegni di legge in una certa visione organica.

Noi recentemente abbiamo discusso la questione delle ferrovie. Almeno in quel caso avevamo un piano. Il Ministero dei trasporti ha fatto uno sforzo. Ha chiamato tre Soloni a studiare questo problema. I deputati avevano davanti un programma generale. Il nostro giudizio, quando abbiamo esaminato il provvedimento presentatoci dal Ministero per i trasporti, è stato dato in modo più organico. La nostra critica — che è rimasta critica — ci ha permesso di parlare con una certa conoscenza delle cose e quindi con maggiore responsabilità.

Ma qui, che programma abbiamo? Dove vogliamo arrivare? Perché facciamo questi provvedimenti?

La cosa è tanto più grave, in quanto, proprio nel settore della marina mercantile ci accorgiamo che c'è un particolare impegno da parte di tutti gli altri paesi. Mentre continuiamo a balbettare su provvedimenti di questo tipo, i paesi marinari del mondo si muovono. Pochi giorni fa è stato preparato il quarto piano di ammodernamento della Francia. Essa ha studiato i problemi delle merci, del carbone, del petrolio, dei passeggeri. Ha esaminato le ripercussioni nel movimento passeggeri dell'ingresso del *France*, che crea anche a noi seri problemi. Ha studiato l'entità dei traffici e ha fatto il suo piano, che viene presentato al Parlamento in sessione straordinaria.

Pochi giorni fa abbiamo letto gli studi americani, sulla realtà attuale del traffico mondiale. Da essi che cosa emerge? Che presto la marina mondiale, che ha già 153 milioni di tonnellate in navigazione, raggiungerà i 184 milioni perché 31 milioni di tonnellate di navi sono sugli scali per la costruzione. Ciò significa, che la flotta mondiale attuale è due volte e mezzo quella del 1938, mentre la nostra flotta resta al 50-60 per cento in più rispetto a quella anteguerra. Assistiamo anche a questo costante processo: nelle nuove graduatorie delle marine del mondo, la nostra flotta va sempre più arretrando; prima eravamo al quarto posto; l'anno scorso al sesto oggi siamo al settimo; perfino la Grecia ci ha superati.

Mentre noi parliamo di crisi, in realtà oggi c'è l'esplosione dei traffici mondiali. Non si riesce a capire perché nel nostro Paese si faccia una valutazione negativa. I programmi che vengono elaborati, le previsioni, ci portano a un altro indirizzo. Sono forse questi i provvedimenti che ci occorrono, soprattutto per quanto riguarda la questione dei cantieri.

Il ministro Jervolino ha affermato al Senato che questi provvedimenti, se formalmente vanno in direzione dell'armamento, sostanzialmente vanno in direzione dei cantieri. Ci permettiamo di dire che è completamente l'opposto: se formalmente questi provvedimenti sembra che vadano verso i cantieri, sostanzialmente vanno verso l'armamento privato.

Noi dobbiamo dire ancora qualcosa a questo proposito, anche perché siamo di fronte a momenti molto seri. Nello stesso momento in cui noi siamo qui riuniti, a Parigi sono radunati gli esperti dei sei paesi del M.E.C., che stanno decidendo sulla sorte dei nostri cantieri. Quali sono i nostri piani? È possi-

bile che il Parlamento italiano non sia in grado di conoscere quale destino stia maturando per uno dei settori fondamentali del nostro Paese? Domani, probabilmente, uscirà un comunicato che informa che è stato raggiunto un accordo dei sei paesi per quanto riguarda le prospettive cantieristiche. Noi non abbiamo dati. Noi abbiamo visto sul bilancio del Ministero per le partecipazioni statali che si parlava di un carico di cantieri di settecentomila tonnellate da ridurre di duecentomila tonnellate. Poi abbiamo letto un comunicato, che sembra del Ministero della marina mercantile — sembra, perché non si capisce mai niente — che parla di un potenziamento di ottocentomila tonnellate. Per ridurre l'incidenza percentuale del ridimensionamento dei cantieri si alza il totale del potenziale che esiste. Quanti cantieri abbiamo in Italia? Quale è il potenziale di produzione? Seicento, settocentomila? Di che natura deve essere la riduzione? E poi si parla di ridimensionamento: questa parola, che è sempre falsa, mai è stata falsa come adesso. Non si tratta di ridimensionamento: si tratta di smantellare alcuni cantieri. Non è una fabbrica, da cui si toglie una parte. Su sette cantieri, tre o quattro si chiudono, restano in piedi gli altri. E questa, appunto, viene presentata come una operazione di riduzione di costi.

Io voglio sapere: se noi abbiamo delle vecchie case e ne buttiamo a terra qualcuna, quelle che restano in piedi diventano nuove? Come si fa a dire che si riducono i costi solo perché si chiude un cantiere? E non si sa quali cantieri si chiudono. Si può intuire che sono quelli di Livorno, di Trieste, di Taranto, perché da un po' di tempo si fa una certa politica di liquidazione di fatto. Mai il Governo ha detto quale è il suo piano su questi cantieri, quali sono da chiudere, quali da conservare. Tutto questo è ancora un mistero.

Ebbene, in questa situazione si presentano questi provvedimenti, che comportano ancora 40 miliardi di impegni dello Stato, i quali, aggiunti ai 200 e più miliardi già dati, portano a una cifra enorme gli stanziamenti fatti dal Governo a titolo di sovvenzioni per le costruzioni navali. Ma qui si pone una domanda: se in questi dieci anni avessimo investito questi 250 miliardi nell'ammodernamento dei cantieri, non avremmo forse oggi risolto tutti i problemi di economicità di cui si va parlando?

Inoltre, noi decidiamo questo ridimensionamento. Ma che cosa fanno gli altri paesi del M.E.C.? Si sa che i cantieri tedeschi sono a pieno carico di lavoro. Tre giorni fa *Venti-quattro Ore* portava un grafico delle costru-

zioni nuove messe sugli scali di tutto il mondo. In sette giorni sono stati messi sugli scali 148.000 tonnellate di nuovo naviglio. Di queste 148.000 tonnellate, 94.000, ossia i due terzi, sono state messe sugli scali tedeschi, vale a dire uno dei paesi del M.E.C. e proprio quello che ipù insiste per il ridimensionamento dei nostri cantieri. Gli altri paesi del M.E.C. che cosa fanno? Riducono i loro cantieri? Il problema delle sovvenzioni come lo affrontano? Noi sappiamo una cosa molto semplice: che stiamo oggi, come flotta, a un livello quantitativo e qualitativo inadeguato alle nostre esigenze e alla realtà mondiale; che riducendo i cantieri riduciamo la costruzione di questa merce navi; che dobbiamo entro il 1964 togliere tutte le sovvenzioni, tutti i contributi, tutte le forme di aiuto ai cantieri. Perciò nel 1964 ci troveremo con minori cantieri, senza avere la possibilità di interventi e con una flotta che indietreggia continuamente nella graduatoria mondiale come dianzi ho accennato. Per questo saremo nelle condizioni più gravi per poter affrontare, se volessimo, il problema del rammodernamento e dello sviluppo della nostra flotta.

Per questo noi non possiamo essere d'accordo su questi provvedimenti. In Italia abbiamo assistito a qualche cosa di sconcertante. La questione dei cantieri quando è nata? Nel momento in cui si è parlato di crisi dei noli. Abbiamo detto altra volta che questa crisi dei noli era in realtà in riassetto di altri noli. C'è stato un momento in cui, dopo la congiuntura di Suez, il mondo dei traffici si è dovuto sistemare; c'è stata una battuta di arresto, ma in quel momento abbiamo fatto un piano che, partendo da una situazione contingente, diventasse qualche cosa di permanente nell'economia italiana. Allora si è cominciato a parlare di riduzione dei cantieri. Le cose sono cambiate, sono cambiate le prospettive, però niente è cambiato di questa azione governativa.

Nell'ultimo dibattito in Parlamento sulle partecipazioni statali e sulla marina mercantile, la relazione del collega Colasanto in molte di queste cose ha dimostrato di essere d'accordo con noi. Non accetta l'onorevole Colasanto la demolizione dei cantieri, non riconosce che questi provvedimenti siano capaci di sanare la situazione.

COLASANTO, *Relatore*. Però se siamo in mare e la nave fa acqua, prima rattoppiamo le falle, andiamo in porto e poi vedremo il resto che c'è da fare.

ADAMOLI. Questo concetto è troppo vecchio!

Poi c'è lo sviluppo nel campo delle responsabilità, anche di enti locali. Ci sono lotte di lavoratori, ci sono prese di posizione da parte di tutti i sindacati, da parte di deputati di tutti i partiti. Le grandi città marinare si muovono, Genova prende determinate posizioni, La Spezia fa un convegno triangolare Genova, Spezia, Livorno, e sono relatori i tre sindaci delle tre città, uno comunista, uno socialista, uno democristiano. Le relazioni giungono tutte alla stessa conclusione.

E noi dovremmo continuare a procedere su questa strada? Forse oggi a Parigi sta per decidersi il destino dei nostri cantieri e di migliaia di operai italiani, facendo disperdere una ricchezza preziosa, quale è una mano di opera così qualificata. A noi sembra che a queste cose il Ministro debba dare una risposta.

D'altra parte il procedere su questo cammino è ancora la conferma che noi abbandoniamo l'altra strada, quella dello sviluppo della nostra flotta, soprattutto quello della flotta di Stato, che ci sembra l'unica alternativa valida. Non possiamo non rilevare questo altro elemento. Mentre continuiamo a dare miliardi verso l'armamento libero, quando si parla di Finmare tutto diventa estremamente difficile. Si fanno programmi di aiuto alla flotta privata, però non c'è un programma per la Finmare, o, se c'è, si prevede una riduzione di linee e di navi. Perché questo contrasto tra l'abbondanza di stanziamenti in una direzione e la politica di lesina in un'altra direzione? Anche queste cose vanno rilevate. E poiché parliamo di questo, ci auguriamo che il Ministro ci dica come intende ripresentare il provvedimento sul riordinamento delle società di preminente interesse nazionale. Sappiamo che ha preparato un disegno di legge per risanare la situazione finanziaria. Siamo in *vacatio legis*, perché adesso c'è un provvedimento di legge che sana la situazione fino al 31 dicembre 1961. Quindi nel momento in cui stiamo per sanare questa situazione inizierà di nuovo un'altro periodo anormale. Anche questo non si capisce. Noi abbiamo proposto una proroga della vecchia convenzione per tutto il tempo necessario a formare la nuova convenzione. Non vorremmo che il Ministro tra qualche mese ci dicesse: « Siamo in *vacatio legis*, bisogna per forza approvare qualche cosa ». Noi lo diciamo adesso: facciamo una proroga fino al 1962, prendiamoci tutto il tempo per studiare a fondo questo problema. Del resto questo provvedimento non sana la situazione. Sappiamo che il Governo non ha potuto pagare i suoi debiti perfino del

1953 e i debiti del Governo verso la Finmare sono di oltre cento miliardi. Anche questo è da esaminare.

Ora non è che noi abbiamo allargato il discorso; questo è l'unico discorso da fare di fronte a provvedimenti di questo tipo. Tutto ciò ancora una volta conferma la giustezza della posizione assunta dai nostri colleghi al Senato, quando hanno chiesto una discussione più larga su questo provvedimento.

Su questa base noi abbiamo potuto anche interessare uno strato più vasto della pubblica opinione italiana.

Noi chiediamo al Governo la realtà su questi impegni del M.E.C., se noi dobbiamo accettare una soluzione di questo tipo per cui una struttura fondamentale del nostro paese, i cantieri — non le fabbriche di scatole di latta — i cantieri italiani devono essere ridotti in maniera permanente e se noi dobbiamo rimanere indeboliti di fronte alle prospettive dello sviluppo dei traffici. È addirittura assurdo pensare che, dopo tanti sforzi, si voglia ridurre il nostro potenzionale. Non ci è stata data una spiegazione non dico convincente ma minima. La prima questione è questa: come fa il nostro Governo ad assumere delle responsabilità così gravi senza che noi siamo in condizione di potere esprimere un giudizio? E poi, sulla questione della Finmare, dobbiamo conoscere — credo che sia nostro diritto dopo una lunga sospensione — quali sono i nuovi orientamenti, se il Governo tiene conto di quello che è accaduto al Parlamento, di quello che c'è nel paese. E invece di fare un provvedimento di quel tipo, ne faccia uno nuovo, che dia una politica diversa alla flotta di Stato.

Il dibattito al Senato è servito a migliorare qualche parte. Il provvedimento sui premi per le demolizioni, lo abbiamo già detto, è un aggiustamento. Si è cercato di creare un'area più larga per interessare gli armatori a utilizzare queste sovvenzioni. Invece di fare solo navi da carico, si accettano navi passeggeri e miste. Il contributo viene aumentato da lire 25.000 a lire 35.000 e questo è un modo per incoraggiare l'utilizzo di questa legge. La data viene spostata: mentre prima si accettava la demolizione e si davano premi solo per navi costruite dopo il 1946, oggi si toglie qualunque limite di data. Cosa vuol dire ciò? Che le *N-3* e le *T-2*, queste navi vecchie di guerra, che sono state ammortizzate già dieci volte dagli armatori, oggi muoiono con un premio. Questo, secondo noi, è immorale. permettere che armatori, che hanno avuto un utile quando hanno acquistato le *Liberty* per

quattro soldi, e che oggi sono dei rottami, possano avere un premio, è immorale.

Circa il provvedimento sul credito navale, oltre alle considerazioni di ordine generale, non possiamo non rilevare l'incompletezza dell'impostazione, perché il Governo ci dice: per livellare il costo del denaro del nostro paese con gli altri paesi, noi diamo una sovvenzione del 3,50 per cento sui prestiti fatti per costruzioni navali. Per poter dire se questo 3,50 per cento è giusto, è tanto o poco, noi dovremmo conoscere il prezzo del denaro in Italia e negli altri paesi. Non sappiamo se questo indice è adeguato alla situazione. Secondo noi è troppo, ma, ripeto, è un modo di dire, perché non possiamo esprimere un giudizio. Perché il 3,50 per cento? Quali sono gli oneri finanziari medi che gravano sui costruttori navali? Quali sono all'estero? È qualcosa che favorisce la nostra cantieristica e mette in condizione i cantieri italiani di avere alcuni particolari privilegi? Questo non lo possiamo sapere, perché non ci sono dati comparativi. Inoltre, chi potrà godere di questo beneficio? Perché l'I.M.I., che è l'istituto autorizzato, richiede delle garanzie. Che tipo di garanzie? Perché questo è un po' il solito trabocchetto. Noi sappiamo come funzionano le leggi del credito artigianale. Chi è che ottiene finanziamenti? Chi ha una posizione abbastanza solida; in generale non si va incontro a quelli che devono cercare di crearsi una struttura economica, ma a chi già ce l'ha. E allora i piccoli armatori rischiano di essere esclusi.

In definitiva, noi presenteremo alcuni emendamenti, che richiamano in parte quelli che sono stati già presentati al Senato. Ma soprattutto, svolta questa discussione, oltre che intervenire nel merito dei due disegni di legge, noi attendiamo alcuni chiarimenti definitivi. Noi chiediamo al Governo, al suo rappresentante qui presente, il Ministro della marina mercantile, quali decisioni sono già maturate per quanto riguarda i cantieri navali; se davvero noi dobbiamo oggi, attraverso la stampa, conoscere che a Parigi si è deciso il destino di dodicimila operai italiani e di città come Livorno, Taranto e Trieste, per non parlare delle altre, che sono tutte interessate. Escludo Genova, perché non vorrei essere tacciato di campanilista. Ma sono stato a Livorno e ho visto il dramma di questo vasto settore dell'economia italiana: lo stato d'animo che c'è in questi lavoratori, dopo anni di impegno in un campo di lavoro che credo abbia servito parecchio al nostro paese. Noi chiediamo questo chiarimento e ci augu-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 1961

riamo che il Ministro vorrà dare assicurazione a tutti i parlamentari che non si procederà a nessuna decisione prima che un piano completo venga presentato al Parlamento.

BOIDI. Chiedo scusa ai colleghi del ritardo. La relazione è stata svolta dall'onorevole Colasanto. Mi dispiace di non aver potuto ascoltare tutto l'intervento dell'onorevole Adamoli. Mi pare che tutto il suo intervento si ispiri a una visione pessimistica, quasi catastrofica della situazione attuale dell'economia marittima italiana.

Io non posso certamente condividere questo suo punto di vista.

ADAMOLI. Non catastrofica. Sono fatti.

BOIDI. Se la cosa dovesse perdurare, sarebbe una situazione catastrofica.

Mi pare che il suo punto di vista si impervi sopra una premessa — che peraltro ricorre in tutti gli interventi dell'onorevole Adamoli — la frammentarietà cioè e la disorganicità dei provvedimenti legislativi che in questo dopoguerra sono stati adottati in questa materia.

Il discorso potrebbe essere allargato, e i colleghi della parte dell'onorevole Adamoli l'hanno più volte allargato, a tutta l'area economica. Invero, se noi volessimo scrivere la storia degli interventi dello Stato in questo dopoguerra, sia quelli che sono destinati a promuovere la ricostruzione del nostro paese sia quelli destinati a promuovere lo sviluppo dell'economia nazionale, ritrarremmo a prima vista l'impressione di una successione di provvedimenti frammentari. Ma è soltanto una prima impressione, questa frammentarietà è soltanto apparente, perché guardando a fondo, si ritrova un filo conduttore, un indirizzo unitario, che riduce a una certa unità questi provvedimenti e questi interventi legislativi.

È evidente che questi provvedimenti non si ispirano a un principio di economia pianificata, nel senso da voi auspicato, ma si ispirano a un'altra concezione economica. Noi abbiamo nel nostro paese una economia mista e i provvedimenti economici che vengono adottati debbono tener conto di questa situazione di fatto. Vero è che questi provvedimenti legislativi, questi interventi dello Stato, se a prima vista possono sembrare slegati, sconnessi e frammentari, sono invece collegati tra loro con un filo conduttore, e questa pretesa, apparente frammentarietà è destinata ad essere superata da quella programmazione che già è avviata e che in fondo tende sempre più ad espandersi e a coprire tutta l'area economica.

Per quello che riguarda in particolare questa legge, a me non pare che si possa parlare di un rattoppo. Si può parlare di una rettifica, ma non di un rattoppo. Peraltro nella vita si procede spesso a delle rettifiche, quando si riconosce che è necessario. È stato riconosciuto da tutti che la legge originaria n. 622 contiene un complesso di provvedimenti di notevole portata e il capo X che riguarda proprio il settore della marina mercantile mirava soprattutto a dare un impulso al rinnovamento e al rammodernamento del naviglio mercantile. È stato riconosciuto che le finalità, di cui al capo X della legge n. 622, non sono state raggiunte, in quanto nell'applicazione pratica si è trovato, da parte di coloro che ne avrebbero dovuto beneficiare, che non avevano convenienza a utilizzare quelle provvidenze. Talché al 31 gennaio 1961 noi abbiamo riscontrato che dei dieci miliardi stanziati a questo fine ben otto miliardi e 483 milioni erano rimasti inutilizzati, in quanto soltanto 32 domande, per demolizione di 32 navi per complessive 159.328 tonnellate di stazza lorda, erano state accolte, per la costruzione di dieci unità per un tonnellaggio di stazza lorda totale di 148.859, con un complessivo impegno di spesa di circa 1.536.915.077. Che cosa si doveva fare? Quello a cui ha pensato il Ministro Jervolino, cioè provvedere all'utilizzo di questo residuo. Di qui il disegno che il Ministro Jervolino ha presentato al Senato prima ancora che scadesse il termine di validità di questa legge, cioè in data 28 giugno 1961. Con questo disegno di legge il Ministro ha voluto sopperire a quelle due esigenze che scaturivano dalla necessità di utilizzo di questo residuo: prima, prorogare la validità della legge, e la legge viene infatti prorogata fino al 20 giugno 1963, lasso di tempo abbastanza lungo, entro il quale si spera che i proprietari di navi si facciano avanti e cerchino di utilizzare questi benefici che la legge mette a loro disposizione; seconda, apportare modifiche alla legge originaria n. 622, come ha rilevato l'onorevole Adamoli nel suo intervento, modifiche in virtù delle quali indubbiamente oggi pioveranno al Ministero della marina mercantile numerose domande per la demolizione di vecchie navi e per la costruzione di nuove navi.

L'onorevole Adamoli si è posto un quesito: questo provvedimento va a favore dei cantieri o dell'armamento? Prendendo lo spunto da un intervento al Senato dell'onorevole Jervolino — che non so quanto esattamente sia stato riprodotto nel testo che aveva sott'occhio l'onorevole Adamoli — quest'ultimo afferma

che il provvedimento non è a favore dei cantieri, bensì dell'armamento libero. Io dico che è contemporaneamente a favore dell'armamento libero e dei cantieri. È ovvio infatti che quando alla demolizione deve succedere la costruzione di nuove navi, è tutta un'attività cantieristica che si sviluppa.

ADAMOLI. Con la differenza che le navi restano e i cantieri si chiudono.

BOIDI. Ma il beneficio di questa legge è per la demolizione e per la contemporanea e conseguente costruzione di nuove navi, quindi tutta l'attività cantieristica viene messa in movimento.

Mi pare di aver sentito che l'onorevole Adamoli rimprovera al Ministero di aver provveduto con questa legge a favorire soltanto alcuni settori dell'armamento privato. Non mi pare che l'osservazione sia esatta, perché all'articolo 4 del disegno di legge, che abbiamo oggi in esame, si legge all'ultimo capoverso che il contributo massimo di 35.000 lire per tonnellata è concesso anche alle società di preminente interesse nazionale. Quindi non è esatto che si vogliano favorire con questo provvedimento legislativo alcuni determinati settori.

ADAMOLI. È stato un emendamento approvato dal Senato.

BOIDI. Ma noi abbiamo davanti questo testo. E ricordo che fu proprio il Ministro Jervolino a volere che, per quanto riguarda i due casi previsti dall'articolo 4, il contributo arrivasse al massimo, mentre prima vi era un massimo e un minimo; ed è stabilito anche per le società di preminente interesse nazionale.

Per concludere, mi pare che l'onorevole Adamoli, sempre per quella visione pessimistica che egli ha della situazione marinara, dica che mentre tutti gli altri paesi marinari del mondo si sono mossi e hanno fatto progressi giganteschi, l'Italia, invece, è rimasta ferma, immobilizzata alle vecchie posizioni.

Anche questo rilievo non mi pare veramente che si possa condividere, perché se noi consideriamo il punto di partenza, ciò che era ridotta la marina mercantile italiana nell'immediato dopoguerra, cioè a zero, e guardiamo la consistenza del naviglio che è stata raggiunta in questi anni, e soprattutto il fatto delle demolizioni, se facciamo le statistiche e le comparazioni tra demolizioni che sono state eseguite nel nostro Paese e le demolizioni che sono state compiute in altre marine, vediamo che la marina mercantile italiana batte senz'altro il primato. Il che significa che l'Italia

si è soprattutto preoccupata del rinnovamento del suo naviglio, della sua flotta.

Per tutto il resto mi pare che la Commissione, tenuto conto che il disegno di legge, così come è stato trasmesso dal Senato, risponde alle due esigenze fondamentali che scaturivano dal mancato utilizzo degli 8 miliardi e 463 milioni, cioè la proroga della data di validità della legge primitiva e maggiori benefici a coloro che intendono demolire vecchie navi e costruirne nuove, quindi alle finalità che la legge originaria si prefiggeva — ripeto — mi pare che la Commissione debba dare senz'altro parere favorevole.

SCHIANO. Onorevole Presidente, fin dalla prima volta che abbiamo visto questo provvedimento abbiamo avuto delle preoccupazioni. Al Senato si sono fatti passi innanzi. Avremmo voluto un provvedimento più ampio, avremmo voluto che il piccolo naviglio non venisse escluso da questi benefici. Perciò avevamo predisposto un emendamento. In sede di discussione, tenendo presente lo scopo e l'urgenza di provvedere — perché specie nei cantieri napoletani si sente questa necessità e le maestranze sono in una situazione tale che non ci consente troppo di discutere — trasformiamo l'emendamento in un ordine del giorno per impegnare il Governo — e su ciò vorremmo delle assicurazioni da parte dell'onorevole Ministro — a venire incontro al piccolo naviglio.

Le necessità sono evidenti: noi non possiamo non riconoscere che questo provvedimento risolve in buona parte queste necessità, prospettate altre volte. Desideriamo, però, avere dal Governo assicurazione per quanto riguarda le convenzioni Finmare. Vorremmo che il Governo ci comunicasse quale è il programma, l'orientamento per l'avvenire, almeno nei confronti delle navi piccole. Questo settore a noi sembra, non dico trascurato, ma non incoraggiato come andrebbe. In altri termini le navi della società Finmare non ottengono quell'incoraggiamento che viceversa in questi ultimi anni abbiamo visto dare per quelle dell'armamento libero.

Non siamo neanche soddisfatti dell'articolazione della legge. Non siamo soddisfatti per quanto riguarda la demolizione delle « Liberty »: non dico che sia immorale, ma è un po' troppo. Tutti sappiamo come sono state date queste navi, le operazioni che si sono fatte, chi si è avvantaggiato. Ora diamo anche alle navi « Liberty » questo premio che non dovrebbero avere. Ripeto, noi trasformiamo l'emendamento in ordine del giorno, sicuri che il Governo mantenga poi l'impegno che

verrà ad assumersi, di fronte alle necessità dei nostri cantieri specialmente di quelli meridionali.

AMODIO. Il disegno di legge, che adesso andiamo ad approvare, all'articolo 2 dice: « Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica » ecc. Non è stato tenuto conto del particolare stato di disagio di quei proprietari di naviglio a scafo di legno, particolarmente benemeriti nell'immediato dopoguerra, per il lavoro di cabotaggio che hanno fatto.

Ho qui una fotografia di una stampa francese: un veliero italiano che dà la dimostrazione di una silhouette di tenuta non più abituale dei nostri porti. È un motivo di reclame non certo a favore del naviglio italiano.

In considerazione della involontaria dimenticanza di questi rappresentanti della categoria di proprietari di motovelieri, in considerazione della situazione di disagio in cui si trovano questi proprietari di piccolo naviglio, in considerazione del fatto che questi non hanno nessuna possibilità dalla disposizione di legge per rinnovare il proprio naviglio, presento un ordine del giorno con il quale invito il Ministro per la marina mercantile a voler presentare nel più breve tempo analogo provvedimento a favore dei proprietari del naviglio con scafo in legno. Mi auguro che l'onorevole Ministro voglia tenerne conto e dare cortese assicurazione.

SCHIANO. Noi avevamo concordato che il Ministro prendesse un impegno, non che gli rivolgevamo soltanto un invito. Io desidererei che l'ordine del giorno fosse chiaro in quel senso.

AMODIO. Io concludendo ho detto « invita il Governo », ma comunque intendo che l'ordine del giorno sia impegnativo.

FRUNZIO. Dato che i due disegni di legge in esame sono identici, vorremmo che l'onorevole Ministro rispondesse insieme a tutte e due le discussioni.

PRESIDENTE. Il Ministro evidentemente potrà trovare più agevole rispondere complessivamente alle due discussioni. Perciò, quando avremo esaurito questa, soprassedereemo all'esame degli articoli e passeremo alla discussione dell'altro disegno di legge. Poi riprenderemo l'esame degli articoli prima dell'uno, poi dell'altro disegno di legge.

Do la parola al relatore onorevole Colasanto.

COLASANTO, *Relatore*. L'onorevole Adamoli ha detto che vuole collaborare per il

potenziamento della marina mercantile. Qui si vede che ha parlato il sangue genovese: però, se vogliamo veramente collaborare e mantenerci sulla critica costruttiva, dobbiamo restare nelle possibilità attuali, rinunciando prima di tutto a certe posizioni aprioristiche, per metterci in condizioni di camminare insieme.

È chiaro che siamo in un regime di economia mista, e noi riteniamo che questo sia il migliore, quantunque forse i colleghi dell'altra parte non siano d'accordo. Dobbiamo quindi partire da questa posizione per discutere anche provvedimenti di relativa scarta entità, come quello di cui stiamo discutendo. D'altra parte c'è il problema delle risorse disponibili. D'accordo che dovremmo fare qualche cosa, il piano organico, ecc; ma il Ministro Jervolino è già su questa linea, perché ha accettato di convocare la conferenza della marina mercantile.

Però, come ho già detto, frattanto copriamo le falle mentre siamo in navigazione. Se il Parlamento avesse sgomberato il terreno da tutti questi provvedimenti che ci stanno sotto gli occhi, seremmo andati molto più avanti. Io penso che sulla linea di potenziamento della nostra marina mercantile si trovi tutto il Parlamento e prima di tutti si trovi il Ministro Jervolino. È chiaro però che non dispone lui del bilancio, ma su questo piano l'accordo potrebbe essere facilmente raggiunto.

Per quanto riguarda i cantieri, io sono d'accordo che essi non devono essere demoliti. Però mi pare che se non approvassimo subito questa legge, faremmo un'azione contrastante. Quindi anche sul piano sindacale dobbiamo parlarci chiaro. Il problema dei cantieri italiani è prima di tutto il problema di convenienza dei costi e dei prezzi e dobbiamo avere il coraggio a un certo momento, specialmente in una situazione di alta congiuntura come questa, di dire che certe cose non si fanno e dobbiamo regolarci come si regolerebbe ogni buon padre di famiglia. Viceversa noi vogliamo spesso avere tutto senza rinunciare a nulla, ricavandone una politica di sfasatura che in certe situazioni parte o dal Governo o dal Parlamento, ma dipende anche dalla politica dei sindacati.

Mettiamo quindi prima di tutto i cantieri in condizioni di competitività. Se la Germania costruisce a prezzo 10, noi dobbiamo costruire almeno a prezzo 10 e possibilmente a 9,50. I sacrifici necessari debbono essere fatti in tutti gli ambienti.

SCHIANO. Con gli attuali impianti costruiamo sempre a costi maggiori.

COLASANTO, *Relatore*. Faremo degli altri impianti; però il problema è nell'interno dei cantieri. Dobbiamo stabilire un certo regime e accettare alcune amputazioni, se sono necessarie per la vita. Per questo dico che il problema diventa anche di natura sindacale. Quando diciamo certe cose, dobbiamo tirarne tutte le conseguenze, alcune delle quali possono essere impopolari in apparenza, ma non nella sostanza.

Sul piccolo naviglio siamo d'accordo. Sul potenziamento io sono d'accordo di fare molto rumore, anche con una mozione.

Quanto alle aziende a partecipazione statale, esse sono cariche di debiti e non fanno onore a nessuno.

Dopo di che io concludo pregando gli onorevoli colleghi, se veramente vogliono collaborare nell'interesse superiore di tutti i lavoratori italiani, non di questo o quel gruppo, se vogliono uscire da un sistema del più deterioro corporativismo che incomincia a impere in Italia per colpa di tutti noi dirigenti sindacali, se vogliamo avere una divisione più completa, di trovare frattanto il modo di andare avanti. Siamo in navigazione, il mare è agitato; otturiamo le falle e raggiungiamo il primo porto, poi andremo in bacino e vedremo se la nave possiamo ripararla o dobbiamo demolirla. In quella situazione faremo il piano. Credo che troveremo l'accordo di tutti gli amici e colleghi di questa parte, compreso il ministro Iervolino.

PRESIDENTE. L'onorevole Amodio, relatore del disegno di legge n. 3508, ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Il provvedimento in esame deve porre i cantieri in condizione di riprendere la loro attività. Al momento attuale è stato necessario sospendere migliaia di operai. Ecco la legittima preoccupazione del Ministro, che ancora ieri si esprimeva invitando la Commissione ad approvare rapidamente i disegni di legge, che sono intimamente legati l'uno all'altro.

Il provvedimento ripropone, appunto, il problema delle costruzioni navali, e quindi prospettive di lavoro, prospettive di benessere per migliaia e migliaia di nostri operai.

Le commesse fino ad oggi pervenute ai cantieri non sono state tali da assicurare il lavoro a tutte le maestranze; quindi, la necessità di interventi, e l'esigenza dell'approvazione tempestiva dei disegni di legge predisposti dal Ministro della marina mercantile e approvati dal Senato della Repubblica.

Bisogna considerare che i nostri cantieri devono combattere la concorrenza straniera e quindi hanno la necessità di ammodernare e potenziare i propri impianti per diminuire al massimo i costi di produzione.

I tre provvedimenti — il primo che riguarda il contributo dello Stato per le costruzioni navali, che già fu approvato dai due rami del Parlamento; il secondo che riguarda il credito navale; il terzo di cui abbiamo parlato poco fa per favorire la demolizione del vecchio naviglio e altre agevolazioni per la flotta — dimostrano l'attento esame della politica marinara del Governo.

D'altra parte, nelle nostre relazioni e nella discussione sulle relazioni al bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile noi abbiamo sempre rilevato il costante aumento della flotta italiana. Dalle 500.000 tonnellate del 1945, se non vado errato, siamo arrivati nel 1960 a 5.000.000. Il che testimonia della volontà di rinnovamento, del lavoro dei marittimi e degli armatori italiani, e anche di una direttiva precisa dei vari governi che si sono succeduti.

Il disegno di legge al nostro esame prevede la corresponsione all'Istituto mutuante di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 150 per cento per i finanziamenti di durata non superiore ai 15 anni previsti per la costruzione, trasformazione, ammodernamento di navi mercantili in disarmo. Questo finanziamento sarà concesso nella misura del 50 per cento del prezzo dei singoli lavori con un onere totale a carico dello Stato variabile in relazione alla durata del finanziamento e che comunque non potrà superare i 30 miliardi. In tal modo saranno assistiti dal contributo finanziamenti per un ammontare di circa 100 miliardi, il che dà la possibilità di potere immediatamente disporre lavori per 200 miliardi di lire.

Di fronte a questo provvedimento, di fronte all'evidente vantaggio e beneficio che ne riceveranno i nostri cantieri, io credo che senz'altro si debba dare il nostro parere favorevole.

Devo aggiungere che i vantaggi non riguardano gli armatori privati, come è stato detto, perché anche a me, come ha detto l'onorevole Ministro nel suo intervento al Senato, sono pervenute parole di sollecitazione da parte del presidente della Fincantieri, cioè dell'organismo statale o parastatale.

Concludendo questa mia breve e sintetica relazione, invito la Commissione a dare senz'altro parere favorevole, perché al più presto si possa dare lavoro ai nostri cantieri e

avviare a soluzione uno dei problemi che più particolarmente ci ha preoccupato e ci preoccupa.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PETRUCCI.

BOGONI. Questi disegni di legge sono frammentari. Rimane sempre il grave problema dei cantieri navali. È vero, si dice, che i finanziamenti vanno a favore dei cantieri. Però i cantieri navali sono in grave crisi. Si è parlato di ammodernamento, di potenziamento; in realtà stiamo assistendo — come a Taranto — allo smantellamento dei nostri cantieri. Il cantiere di Taranto si sta smantellando. Si è creduto di ridimensionarlo, ma in realtà è uno smantellamento a danno della città e dell'economia nazionale, perché noi perdiamo nel campo cantieristico delle maestranze veramente di primissimo piano.

Mi auguro che una buona volta noi terminiamo con queste leggi parziali, per arrivare a quel famoso piano tanto auspicato da diverse parti.

Spero che il ministro Jervolino voglia predisporre un piano per risolvere veramente i bisogni cantieristici e navali, tenendo conto anche del M.E.C., perché dobbiamo stare attenti a non essere soffocati dalla competizione internazionale, come poco fa ricordava anche l'onorevole Colasanto.

Se noi non facciamo questo piano, non credo che riusciremo a risolvere i nostri problemi.

BOLLA. D'accordo che sia l'uno che l'altro di questi due disegni di legge non risolvono in modo definitivo e totale il problema; d'accordo che si rende necessario un piano organico. Ma in attesa che il Governo predisponga questo piano — e penso che quando ne avrà la possibilità lo farà, perché bisogna trovare sicuramente il modo per farlo — io dico che sia necessario non perdere tempo e arrivare senz'altro nella giornata di oggi alla approvazione di questi due disegni di legge. Io non conosco la situazione dei cantieri di tutta l'Italia, ma conosco quella della nostra regione, ed è tale che ci consiglia di arrivare alla conclusione di questa, anche se può essere considerata una tappa.

Questo è il mio pensiero e credo di doverlo esprimere chiaramente.

SINESIO. Ritengo che i colleghi dell'altra parte abbiano colto l'occasione per poter fare il punto sulla situazione della marina mercantile del nostro Paese.

I quesiti che sono stati posti qui stamane, molto opportunamente, direi, dall'onorevole

Adamoli, e che sono stati ripresi e completati con quella caratteristica sua vivacità dall'onorevole Colasanto, non sono altro che i problemi che noi abbiamo tutte le volte ripreso in Aula in occasione del dibattito sul bilancio di previsione della marina mercantile.

Però ogni volta abbiamo dovuto rilevare che facciamo il dibattito sul bilancio di previsione senza avere una corrispondenza tra quella che era l'aspettativa forse dello stesso Ministro della marina mercantile e i mezzi finanziari, che dovrebbero permettere di risolvere integralmente il problema che questa mattina è stato posto. Il Ministro non è responsabile di questo; ma si dovrebbe fare in modo che quando il Tesoro fa la distribuzione dei mezzi finanziari occorrenti per i disegni di legge in preparazione, mettesse a disposizione della marina mercantile una fetta piuttosto grossa per inquadrare in una situazione di largo respiro l'azione che oggi il paese attende sia per la sua posizione geografica sia per il risveglio che c'è nel mondo in materia di traffici. Si nota già un movimento dei nuovi paesi africani verso l'Italia. Io ho avuto occasione di incontrarmi recentemente con alcuni dirigenti di grandi paesi democratici dell'Africa e ho constatato che essi vorrebbero che fin da ora predisponessimo dei piani e allacciassimo delle relazioni commerciali che non possono essere fatte se non attraverso una flotta di Stato che potesse affrontare delle condizioni che non sono possibili alla flotta privata.

Il Ministro Jervolino, silenziosamente e con grande dirittura, ha portato avanti quattro o cinque provvedimenti. Però fare una legge è difficile, prima perché ci sono le interferenze di cui si è parlato, poi perché bisogna trovare la copertura finanziaria. Tuttavia anche l'onorevole Adamoli ha detto che abbiamo aumentato del 60 per cento il volume della nostra flotta mercantile. Quindi bisogna dare atto ai governi democratici e al Ministero della marina mercantile, perché essi hanno fatto quello che hanno potuto fare.

Questa mattina abbiamo letto in un giornale l'annuncio della conferenza del mare. Non ci aspettiamo di poter fare la grande assemblea, dove ognuno di noi porti le proprie tesi, ma di arrivare finalmente ad una pianificazione e alla programmazione della nostra politica marinara e peschereccia. Noi accettiamo e votiamo alcuni provvedimenti che rendono meno grave il travaglio della nostra marina mercantile; ma in quella conferenza del mare, che certamente il Ministro cercherà di organizzare al più presto e alla

quale intervengono tutte le categorie economiche, i sindacati che sono interessati alla cantieristica e gli stessi marittimi italiani, dovremo cercare di portare avanti un piano che tenga conto delle risorse economiche che abbiamo, perché è inutile cercare di risolvere grossissimi problemi di connettività senza tornare alla posizione che l'Italia, paese di grandi tradizioni marinare, aveva nell'anteguerra, e magari migliorarla.

Debbo ringraziare il Ministro per quanto riguarda la piccola modifica, quanto mai opportuna, alla legge del 24 luglio 1959, n. 622. Ci sarebbe stata certamente battaglia in questa Commissione se all'articolo 4 non si fosse previsto che il contributo massimo deve essere concesso prima di tutto a quelle società che lavorano nell'interesse del paese, e non solo all'industria privata.

Debbo anche ringraziare il Ministro per avere incluso nella legge per il credito navale anche la pesca oceanica, mentre prima era stata esclusa, non perché il Ministro non volesse includerla — ricordi un colloquio che gentilmente egli mi concesse — ma perché gli organi del Mercato comune facevano delle difficoltà in ordine ai finanziamenti. È stata così ammessa al credito navale anche la costruzione di naviglio peschereccio per la pesca di alto mare ovvero per la pesca oceanica.

Io non ho presentato e non presento emendamenti, perché significherebbe far tornare il disegno di legge al Senato, ma desidererei una dichiarazione dal Ministro per tranquillizzare noi e anche coloro che dovranno utilizzare questi mezzi per costruire le navi per la pesca oceanica, che si inquadrerebbe nello sviluppo della marina mercantile italiana. Nel testo dell'articolo 5 approvato dalla Commissione del Senato, mentre prima si parlava delle navi adibite alla pesca oceanica, il Ministro ha fatto sopprimere « le navi adibite alla pesca oceanica ». Invece in tutti gli altri articoli successivi non c'è dubbio sull'ammissibilità delle navi da pesca oceanica al credito navale. Ora, per evitare che domani si creino delle difficoltà in ordine alla registrazione dei decreti alla Corte dei conti, sarebbe bene che il Ministro in sede di discussione confermasse che è chiaro che nel termine « navi mercantili » bisogna intendere anche le navi da pesca oceanica.

Detto questo, debbo ringraziare il Ministro per avere accolto questa richiesta specifica, che avevo fatto durante la discussione di un'altra legge.

SCHIANO. I due provvedimenti sottoposti al nostro esame si integrano. Quindi è chiaro

quale è il nostro atteggiamento, anche perché abbiamo ricevuto particolare premura dalle maestranze cantieristiche. Desidereremmo però non approfondire o spingerci oltre, perché resta fermo il concetto che trattasi di provvedimenti parziali, non completi. Noi avremmo voluto che ci fosse stata una maggiore ampiezza.

Concordiamo con l'onorevole Colasanto, quando dice che bisogna andare avanti in questa situazione. Però vorrei anche pregare che non si facciano dei passi indietro a furia di discutere e di approfondire, perché le mie preoccupazioni già manifestate non sono di lieve entità, convinto come sono che esse sono anche di molti di voi.

Noi operiamo nel Mercato comune, quindi le difficoltà aumentano. Ecco perché non ho potuto condividere su questo punto il pensiero del collega Adamoli, perché è proprio il contrario di quanto lui dice. Quindi la necessità di approvare questi provvedimenti, per difendere allo stato i nostri cantieri e di conseguenza le maestranze cantieristiche.

La conferenza sulla politica marinara sarà utile, ma il punto va fatto in sede parlamentare con le leggi che dobbiamo mandare innanzi. Noi dobbiamo risolvere il problema, non ritornare alla situazione anteguerra. Il mondo è capovolto. La situazione anteguerra l'abbiamo superata e come! Noi siamo di fronte alla nuova realtà. E questa che dobbiamo affrontare. La nuova situazione non basta. Vogliamo un programma, ma di Governo. Noi abbiamo bisogno del coordinamento di questa materia con l'ammodernamento dei cantieri, con le nuove attrezzature portuali. I paesi africani ci guardano: Napoli potrebbe essere un porto per queste nuove esigenze. Ma esso non è attrezzato. E il Governo che deve fare questa politica e deve darci un programma completo.

VIDALI. Io sono d'accordo con l'intervento dell'onorevole Adamoli, e non credo che sia un intervento di carattere pessimistico. In fondo, quando noi parliamo di provvedimenti che indicano la mancanza di un piano organico e diciamo che la politica è basata sulla disorganicità, ripetiamo frasi che il Ministro Jervolino ha detto quando era relatore per la Camera dei deputati sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

L'onorevole Adamoli si è riferito al piano organico che è stato elaborato dai francesi; è un piano elaborato dai tecnici e dai parlamentari. Non vedo niente in contrario se il Ministro prende l'iniziativa di unire i tecnici del

suo Ministero e i parlamentari per elaborare un piano organico per la nostra marina mercantile. È un problema che abbiamo sempre posto, anche in sede di Commissione. Quando parliamo, per esempio, del piano per l'industria cantieristica, siamo perplessi, perché abbiamo il convincimento che esista un piano di ridimensionamento che noi non conosciamo.

La questione del M.E.C. L'onorevole Colasanto, nella sua ultima relazione sulla marina mercantile, ha posto la questione del M.E.C., della necessità di lottare per avere gli stessi privilegi, in questo trattato, della Germania.

Noi insistiamo affinché le costruzioni vengano fatte in Italia; noi pensiamo che il nostro è un paese che ha l'industria cantieristica in crisi, e pertanto si trova nelle condizioni previste dal trattato di Roma per ottenere particolari agevolazioni.

Quando la nostra parte prende posizioni sui provvedimenti della marina mercantile, come su tutte le altre questioni, lo fa in maniera costruttiva, intesa a migliorare la marina mercantile, a potenziarla, a renderla efficiente e capace di competere con le marine degli altri paesi.

RAVAGNAN. Attualmente noi siamo d'accordo che bisogna espandere la flotta peschereccia nell'Oceano. Sappiamo che attualmente la Cassa per il mezzogiorno finanzia queste costruzioni, e credo che ve ne siano in atto. Se i provvedimenti, che abbiamo oggi in esame, contemplano anche la possibilità di finanziamenti alle navi da pesca oceanica, bisogna precisare che, qualora l'industria peschereccia meridionale trae sovvenzioni dalla Cassa per il mezzogiorno, non può nello stesso tempo beneficiare delle provvidenze insite nel disegno di legge in esame. Vorrei che il Ministro precisasse questo particolare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli deputati, io con viva sincerità ringrazio tutti coloro i quali sono intervenuti nel dibattito, specialmente i relatori. Ringrazio anche quelli che mi hanno fatto delle critiche. Li ringrazio per due considerazioni. Prima di tutto per la passione che dimostrano ai problemi della marina mercantile: e ciò non può non far piacere al titolare del dicastero, non fosse altro perché è la materia che gli sta particolarmente a cuore e a favore della quale predispone i necessari ed urgenti provvedimenti. Secondariamente — co-

me ho detto in altre occasioni — questi numerosi interventi, e vorrei dire specialmente gli interventi critici, giovano al Ministro per fargli superare le difficoltà, che naturalmente i parlamentari non conoscono, e per attuare una politica così estremamente difficile, data la incomprendenza di tanti che dovrebbero, invece, dare aiuti proporzionati alla importanza delle provvidenze predisposte.

Premesso ciò, dirò con assoluta serenità all'onorevole Adamoli: mi rendo conto del suo intervento e delle ragioni addotte per giustificare il perché fino ad oggi la vostra parte ha ritenuto di ritardare l'approvazione di provvedimenti, ritardo, naturalmente, che non è piaciuto a determinati settori della vita economica del nostro Paese. Però la polemica — onorevole Adamoli — mi è sembrata assolutamente accentuata e io non voglio accettarla non solo perché desidero mantenere questo tono di serenità ma anche perché sono convinto che se volessi accettarla — a parte il tempo che si dovrebbe perdere — detta polemica ci lascerebbe tutti e due sulle medesime posizioni e non faremmo un passo innanzi.

Non è assolutamente esatto che i provvedimenti in esame giovano esclusivamente — come voi avete affermato sulla stampa e come anche oggi avete ripetuto — agli armatori liberi. Ho il dovere di comunicare a voi, come ho fatto al Senato, le lettere che mi sono pervenute non dagli armatori privati, perché non ho avuto lettere dagli armatori privati...

ADAMOLI. Non le scrivono!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Voi non prestate mai fiducia a quello che vi dice il Ministro. Con questo vostro sistema non ci intendiamo mai! Quando vi comunico le lettere non degli armatori privati ma degli enti dello Stato, (i quali insistono perché questi provvedimenti vengano approvati con urgenza ed affermano che dal ritardo degli stessi deriva grave danno) vi do la prova che quello che affermate non risponde a verità. Consentitemi di consacrare anche negli atti della Camera dei deputati il contenuto di queste lettere: queste dimostrano che certe affermazioni non hanno nessun fondamento anche se — con insistenza piuttosto maligna — vengono ripetute.

Il 12 luglio 1961 l'onorevole Giorgio Tupini, presidente della Fincantieri, scriveva al Presidente della Commissione dei trasporti del Senato: « Caro Corbellini, ho avuto già occasione di dirti per telefono con quale vivo interesse i nostri cantieri attendono l'approvazione dei due disegni di legge recentemente presentati dal Governo in materia di

credito navale e di demolizione di vecchio naviglio. Consentimi nuovamente di pregarti di adoperare la tua autorevole influenza affinché la Commissione, da te presieduta, possa approvare in sede deliberante i due disegni di legge in parola prima delle imminenti ferie estive. È superfluo che ti sottolinei la gravità della crisi in atto delle costruzioni navali. Ad essa i due disegni di legge potranno recare sollievo, se le agevolazioni previste opereranno quanto prima congiuntamente con la legge n. 301 entrata in vigore nello scorso anno nel maggio ».

Il direttore generale dell'I.R.I., che non è naturalmente un armatore privato, in data 13 ottobre scriveva a me: « Mi consenta di esprimerle la viva preoccupazione dell'I.R.I. per le conseguenze a carico delle nostre aziende cantieristiche armatoriali determinate dal ritardo nell'emanazione della attesa legge sul credito navale. Vorrei attirare in particolare la sua attenzione sulla difficile situazione in cui versano i nostri cantieri, caratterizzati da un insufficiente carico di lavoro e dalla esuberanza di migliaia di dipendenti.

Una delle ragioni fondamentali di tale situazione, che va valutata nel quadro della crisi internazionale dell'industria navale, è da ricercare nella debole domanda di naviglio. È noto che quasi tutti i paesi fortemente interessati allo sviluppo della flotta e al mantenimento della produzione navale hanno adottato o hanno allo studio provvedimenti tendenti a incentivare l'afflusso di commesse ai cantieri. Proprio in materia di credito navale, ad esempio, in Francia e nel Belgio sono da tempo in vigore disposizioni legislative analoghe a quelle sottoposte all'esame del Senato della Repubblica.

La Fincantieri ha avviato nel corso di questo anno numerose trattative per costruzioni navali. Tali trattative peraltro non sono giunte ad un perfezionamento giacché la loro conclusione è subordinata all'entrata in vigore della legge sul credito navale.

Per queste ragioni auspichiamo la rapida approvazione del disegno di legge in parola, che, agendo congiuntamente con la legge n. 301 e la legge sulle provvidenze per la costruzione delle nuove navi, potrà recare sollievo alla crisi in atto.

Le sarò vivamente grato se ella, che da tempo è a conoscenza dei problemi dei nostri cantieri e che pertanto può valutare a pieno la gravità della situazione che sopra le ho esposto, vorrà intervenire per accelerare il più possibile l'emanazione della legge tanto attesa ».

Il presidente della Finmare, che non è un armatore privato, mi scrive in data 18 ottobre 1961: « Ho già avuto occasione altre volte di prospettare all'E.V. quale importanza rivestano per l'armamento di preminente interesse nazionale, oltre che per l'attività cantieristica, i progettati nuovi provvedimenti sia sul credito navale sia sulle demolizioni delle navi. Ritengo ora doveroso segnalare all'attenzione dell'E.V. l'interesse della Finmare anche per la sollecita approvazione dei provvedimenti in questione. Infatti un ulteriore ritardo precluderebbe ad alcune delle unità in corso di demolizione ogni possibilità di usufruire dei benefici in essi contemplati con corrispondente riflesso sui costi. Pur consapevole della valida opera svolta dall'E.V. in questa materia, sarò molto grato se vorrà compiacersi considerare benevolmente ogni possibilità che venga a dare al procedimento e alla emanazione delle due leggi l'impulso occorrente ».

L'onorevole Tupini, nella sua qualità di presidente della Fincantieri, mi scriveva anche in data 18 ottobre 1961: « Caro Ministro, nei mesi e nelle settimane trascorse non ho mancato, come era mio dovere, di segnalare al senatore Corbellini presidente della VII Commissione permanente del Senato e al relatore senatore Angelini il vivo interesse dei cantieri a vedere approvato quanto prima il disegno di legge sul credito navale. Desidero ora segnalare anche a te il danno che l'ulteriore ritardo nell'approvazione del provvedimento causa al nostro gruppo, che, come tu sai, rappresenta circa l'80 per cento dell'industria cantieristica italiana (quindi il provvedimento giova non agli armatori privati, ma all'80 per cento dei cantieri dello Stato). Altre volte ho avuto occasione di illustrarti la situazione dei nostri cantieri, che per ragioni ben note risentono acutamente le conseguenze della crisi mondiale del settore, e di chiarirti che una cospicua aliquota dei nostri dipendenti si trova in uno stato di sospensione per mancanza di lavoro. Credo che mai come in questo momento il nostro gruppo abbia svolto una intensa azione commerciale all'estero e in Italia per il reperimento di nuove commesse; ma all'estero si incontrano purtroppo numerose difficoltà a causa dei prezzi estremamente bassi che i clienti stranieri sono disposti a pagare ed in Italia la conclusione di eventuali accordi viene subordinata all'approvazione del disegno di legge in parola (è necessario non perdere di vista questa affermazione importantissima). Ecco perché mi permetto di pregarti vivamente di voler compiere ogni sforzo per sollecitarne l'approvazione,

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 1961

che appare oggi una delle condizioni capaci di favorire l'afflusso di nuovo lavoro ai nostri cantieri ».

Penso — onorevoli deputati — che la lettura di queste lettere sia la documentazione inoppugnabile che voi, approvando questi due disegni di legge, non farete l'interesse degli armatori privati ma l'interesse soprattutto dei cantieri dello Stato e dei lavoratori numerosissimi che attendono le commesse con urgente ed improrogabile necessità. Quando ho affermato che i provvedimenti di legge formalmente vanno a beneficio degli armatori, privati o sovvenzionati che siano, ma sostanzialmente portano beneficio a decine di migliaia di lavoratori, non ho fatto una affermazione inesatta: essa è comprovata dalla lettura delle quattro lettere di cui vi ho data integrale conoscenza.

ADAMOLI. Questo non spiega il ritardo.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi volete far fare la polemica? Se io sono pronto dal mese di aprile! E dall'aprile di quest'anno non riesco a portare a compimento i due disegni di legge. Domandate a me chi ha provocato il ritardo? Chiudiamo questa parentesi: ciò tornerà soprattutto a vantaggio dei settori dell'estrema sinistra.

Altra osservazione fatta dall'onorevole Adamoli è sul disegno di legge delle demolizioni. Egli afferma che la legge precedente non è stata efficiente.

Onorevole Adamoli, la legge precedente non è stata efficiente perché mancava la legge sul credito navale. Sono venuti degli armatori a fare le seguenti dichiarazioni al Ministero: da un lato ci date degli aiuti, dall'altro lasciate che paghiamo interessi altissimi alle banche; non abbiamo convenienza di demolire le vecchie navi. Approvate la legge sul credito navale, che ci faciliterà notevolmente il compito.

Poco fa è stato ricordato che in questa Commissione avevo fatto alcune critiche sulla politica marittima. Se vi compiaccete di leggere la mia relazione del 1957 (quando ero presidente di questa Commissione e mi ero nominato relatore sul bilancio della marina mercantile: non pensavo in quell'epoca che un giorno sarei stato Ministro per la marina mercantile) trovate che fin dal 1957 ho insistito sulla necessità di predisporre un disegno di legge sul credito navale per dare agli armatori tutti, liberi e non liberi, la possibilità di reperire denaro a condizioni tali da poter tranquillamente costruire navi. Purtroppo, si è ritardato ad accogliere la richiesta insistente che feci in quell'epoca e ciò per un complesso

di circostanze. Non posso non nascondere che per poter ottenere i 30 miliardi — di cui è oggetto il presente disegno di legge — ho dovuto superare moltissime difficoltà. Ecco perché dicevo, al principio del mio discorso, che le vostre critiche mi giovano. Come Ministro vi ringrazio quando mi fate la critica: l'accolgo e la prospetto in sede competente ripetendo: vedete è necessario aiutare ancora di più il settore della marina mercantile; ci sono degli insoddisfatti e non hanno tutti i torti. Vi do atto anche di questo.

Se la legge sul credito navale fosse stata approvata fin dal 1957, gli 8 miliardi — residuati sulla legge della demolizione delle navi vecchie — li avremmo già spesi.

Il credito navale non è nuovo, ha detto l'onorevole Adamoli. Tanto di guadagnato. Non solo in Italia, ma non è nuovo neppure all'estero.

In Italia l'onorevole Jervolino relatore ne ha parlato nel 1957. Ho ricordato che in campo internazionale si attua in Francia e in Belgio. Compiaciamoci che anche in Italia — spero che lo farete tra qualche minuto — ci sia una legge la quale mette gli armatori liberi e sovvenzionati in condizione di poter migliorare il naviglio che attualmente esiste ed incrementare il nuovo.

L'onorevole Adamoli ha parlato della necessità di un piano, richiamandosi a ciò che hanno fatto le ferrovie dello Stato. Però non ha detto la necessità per cui furono chiamati quelli che ha definito « Soloni ». Non sono stati chiamati per un piano, ma per trovare il modo come eliminare il penosissimo *deficit* di quasi 100 miliardi di lire. Per quel che mi consta, ho letto la relazione di quelli che sono stati definiti « Soloni » e non contiene suggerimenti su ciò che il Ministero per le ferrovie deve fare. Il richiamo non mi è parso, perciò, opportuno.

E devo una risposta precisa in merito alla nota questione del ridimensionamento dei cantieri.

Onorevole Adamoli, non so se quelli della sua parte le hanno detto ciò che ha fatto il Ministro Jervolino. Ella ha detto un'infinità di cose inesatte, a parte il fatto che i cantieri riguardano il Ministero per le partecipazioni statali.

Come rappresentante del Governo il Ministro Jervolino ha fatto una cosa che nella storia parlamentare non si è mai verificata: ha partecipato alla riunione del C.I.R.; ha contribuito a rendere quanto meno difficile era possibile il programma che era stato elaborato in sede di C.E.E. Ha fatto ridurre — e di

questo me ne faccio vanto — tutte le limitazioni che erano state richieste in campo internazionale. Ha voluto che nel verbale della seduta del C.I.R. si dicesse che nelle città nelle quali per ragioni di necessità si devono ridimensionare i cantieri, simultaneamente devono sorgere nuove iniziative perché i lavoratori che rimanessero eventualmente privi di lavoro, trovassero subito un altro posto di lavoro.

E ho fatto qualcosa di più. Ho convocato — pur non avendo nessun dovere perché non ho nessuna competenza sui cantieri — ho convocato presso il mio Ministero — presenti i Sottosegretari di Stato al bilancio, al lavoro, alle partecipazioni statali, all'industria e commercio — tutti e quattro i sindacati (C.I.S.L., U.I.L., C.G.I.L., C.I.S.N.A.L.) e ho fatto loro un ragionamento molto semplice. Ho detto: è stato inviato a Bruxelles un promemoria del C.I.R. sui cantieri. Tale invio è stato accompagnato da una riserva, perché volevamo sentire anche la vostra opinione. Ho consegnato il documento ufficiale ai rappresentanti dei sindacati: cosa che, fino ad oggi, non si è mai verificata. Esaminatelo — ho soggiunto — e se avete da fare osservazioni abbiate la cortesia di farle con la maggiore sollecitudine. Le vostre osservazioni le farò tenere al C.I.R. perché siano esaminate con la maggiore attenzione e comprensione.

Dopo tutto ciò, onorevole Adamoli, non aspettavo un ringraziamento ma nemmeno un rimprovero per aver fatto quello che non è di mia competenza e non si è mai fatto nella vita parlamentare.

Nel documento inviato a Bruxelles c'è la riserva di potere aggiungere osservazioni postume.

Domandi ai suoi amici, come anche ai rappresentanti dei sindacati — onorevole Adamoli — quale è il discorso che ho fatto loro, quali documenti ho dato loro, quali sono gli inviti che ho loro rivolto, quali aspettative attendo da loro. Crede di aver fatto molto più di quello che avevo il dovere di fare. Non attendo ringraziamenti ma neppure le consuete, esagerate critiche le quali finiscono con esasperare anche le persone dotate di grande pazienza.

Se avessimo investito — ha detto l'onorevole Adamoli — le somme quale contributo alla costruzione di nuove navi, avremmo migliorato notevolmente i cantieri. Onorevole Adamoli, se avessimo fatto ciò, dal 1944 ad oggi noi non avremmo potuto costruire navi nuove, e decine di migliaia di lavoratori nei cantieri sarebbero rimasti per diciassette anni senza

lavoro. È questa una osservazione, che non merita commento alcuno!

Il Governo si fa vanto di avere erogato 104 miliardi di lire prima ancora degli ultimi 24 miliardi che voi stessi avete approvato con la legge 31 marzo 1961, n. 301. Questo contributo massiccio ha permesso — è opportuno ripeterlo — ai lavoratori di tutti i cantieri (e sono migliaia) di potere onestamente guadagnare quello che è loro diritto: un pane onorato. Neppure questa osservazione mi pare giusta ed io mi meraviglio come venga da parte di uomini politici che dicono di tutelare gli interessi dei lavoratori.

In merito all'altra osservazione che queste provvidenze erano state predisposte unicamente per aiutare la flotta privata e non sovvenzionata ho dato risposta precisa ed esauriente attraverso la comunicazione delle quattro lettere.

L'onorevole Adamoli ha fatto un'altra osservazione: « Il provvedimento sul credito navale, in virtù del quale lo Stato italiano dà il contributo del 3,50 per cento per i mutui che l'armamento deve chiedere ai fini della costruzione, è un provvedimento troppo generoso ».

Senta l'onorevole Adamoli che cosa proposero al Senato gli amici della sua parte, senatori Sacchetti, Bartoli e altri: « Al finanziamento concesso per costruzione di navi da 50 tonnellate di stazza lorda lo Stato concorre per il pagamento degli interessi nella misura del 4,50 per cento ». Ora, se 3,50 per cento è un contributo elevato, come si spiega la proposta dei senatori di estrema sinistra di elevare ancora la misura? Comunque credo necessario comunicare le notizie che ho già dato al Senato circa il contributo.

L'attuale disegno di legge mira alla soluzione del problema del finanziamento da concedere agli armatori italiani per fare ordinare nuove navi nel quadro delle maggiori esigenze che si vanno profilando per la marina mercantile italiana. Poiché il tasso del mercato italiano è notoriamente tra i più elevati anche se la situazione negli ultimi anni può dirsi migliorata, il Ministero fece a suo tempo una lunga indagine, tenendo conto dei tassi di mercato e di quelli concessi in base a provvidenze legislative di vari paesi per il finanziamento agli armatori. In tale indagine non si fece differenza tra i tassi di mercato — dove il prezzo del denaro è basso — e i tassi di favore previsti dai provvedimenti legislativi nei vari paesi, perché a noi in definitiva interessava conoscere quale onere in punto di fatto gli armatori esteri sostengono sui pre-

stiti comunque ottenuti. Lo stesso senatore Bertoli ha ammesso che i tassi attuali in Italia per credito agli armatori sono intorno all'8 per cento; di conseguenza la differenza del 3,50 per cento corrisponde bene alla media tra i minimi e i massimi dell'interesse attualmente in vigore nei vari paesi del M.E.C. Difatti il provvedimento tedesco ora allo studio mira a portare al 4 per cento il tasso d'interesse agli armatori che costruiscono nuove navi. In America, come è noto, il tasso di interesse per credito navale a lunga scadenza è del 3,50 per cento. In Olanda il mercato libero delle ipoteche dà interessi intorno al 5,50 per cento. In Francia il tasso di interesse del credito navale è intorno al 4,50 per cento. Ora, quando l'Italia si è messa nella condizione di completa inferiorità di fronte agli aiuti che danno gli altri paesi per il medesimo scopo, mi pare che non possa farsi al Ministero, e per esso al Ministro della marina mercantile, l'addebito di aver concesso con generosità degli aiuti che non meritavano di essere dati.

L'onorevole Schiano avrebbe voluto che il piccolo naviglio non venisse escluso dai benefici. Devo dire che da me sono venuti i piccoli armatori e mi hanno fatto varie richieste. La richiesta in favore delle navi a scafo di legno non mi è stata fatta. Voglio però richiamare la vostra attenzione sulla poca importanza dell'argomento. Le navi a scafo di legno oggi in Italia variano da 50 tonnellate ad un massimo di 200 tonnellate. Ieri mi sono fatto dare i dati in proposito dal competente servizio del mio Ministero.

SCHIANO. Ci sono quelle preoceaniche, che arrivano a 600 tonnellate.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Delle navi di legno, la più grande arriva a 200 tonnellate. Ora, per le navi a scafo di legno da 200 tonnellate, dando il massimo contributo si arriva ad un importo di 3 milioni e mezzo. Il Ministero della marina mercantile avrebbe potuto estendere la provvidenza anche alle navi di legno se fosse stato interessato tempestivamente. Se dovessimo demolire tutte le navi a scafo di legno — di cui oggi la metà sono disarmate — il contributo non supererebbe i 100 milioni. Ora, su 8 miliardi circa di cui ancora abbiamo la disponibilità la somma di 100 milioni è facilmente reperibile. Comunque, desidero assicurare l'onorevole Schiano e quanti si interessano a questo problema che ho dato disposizioni al servizio competente di predisporre un disegno di legge, che presenterò al più presto possibile, per estendere questa mede-

sima provvidenza anche alle navi a scafo di legno. Credo che la notizia anzidetta valga molto più di un impegno. Comunque ripeto che assumo formale impegno che nel più breve termine possibile depositerò alla Camera dei deputati un disegno di legge col quale le provvidenze per la demolizione delle navi saranno estese anche alle navi a scafo di legno. Credo che questo sia di soddisfazione non solo dell'onorevole Schiano ma di tutti gli onorevoli deputati che si interessano a tale problema.

All'onorevole Sinesio, per quanto riguarda la pesca oceanica, dirò per sua tranquillità: l'articolo 7, che è l'articolo base del disegno di legge, dice: «Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale, nonché ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa e alle navi da pesca oceanica». Di fronte ad una precisazione così chiara e inequivoca, non deve sorgere neppure lontanamente il dubbio che di queste norme di legge non possano beneficiare anche le navi da pesca oceanica.

All'onorevole Ravagnan, voglio far presente che la sua osservazione mi sembra superflua. Perché, a parte che le provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno sono esaurite e bisogna insistere perché nuovi fondi vengano assegnati, quelle provvidenze riguardano le navi da pesca inferiori alle 500 tonnellate. Con queste provvidenze noi concediamo il contributo alle navi da pesca superiori alle 500 tonnellate. Quindi cumulo non ve ne è nel modo più assoluto.

Consentitemi nel chiudere questo mio discorso — che ho fatto senza polemica o animosità di sorta — di rinnovare ai deputati di estrema sinistra l'invito che ho fatto tante volte. Voi mi rimproverate di non tenere in considerazione le vostre osservazioni. Vi ho invitati privatamente, in Commissione, in Aula di venire al Ministero a discutere con me su tutte le provvidenze che riguardano la marina mercantile. Ripeto ancora una volta: sono a vostra completa disposizione. Tutto ciò che si può fare per migliorare, perfezionare, completare i disegni di legge, nei limiti consentiti dai fondi messi a disposizione, non può che far piacere al Ministro.

Questo invito, che vi rivolgo non a scopo di rimprovero (voi non siete mai venuti al Ministero nonostante le mie insistenti premure), ve lo rinnovo ancora una volta con tutta la sincerità dell'animo mio, con tutto il

desiderio vivissimo di tenere nella migliore considerazione i vostri suggerimenti

Se il disegno di legge sul riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale — che non ritirerò giammai! — dovesse essere modificato sostanzialmente dalla prima all'ultima parola, non avrò difficoltà a farlo purché voi mi convinciate che le norme predisposte dal Ministero della marina mercantile e approvate dal Consiglio dei ministri non sono rispondenti al bene della navigazione sovvenzionata.

Ringrazio per la bontà di avermi ascoltato — con la maggiore attenzione e benevolenza — e prego vivamente di approvare i due disegni di legge senza apportare emendamenti.

PRESIDENTE. Comunico che la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere favorevole sia sul disegno di legge n. 3500 sia su quello n. 3508.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3500.

Do lettura dell'articolo 1 e, non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione:

« La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, è estesa al periodo dal 4 settembre 1961 al 30 giugno 1963.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 43, 44, 45, 46 e 50 della legge citata al comma precedente sono sostituiti rispettivamente dai seguenti articoli 2, 3, 5, 6 e 7 ».

(E approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità, sono concesse i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio a scafo metallico per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia

nazionale a giudizio del Ministro della marina mercantile ».

Gli onorevoli Adamoli, Vidali, Ravagnan e Polano hanno presentato un emendamento all'articolo 2. Ne do lettura:

« Al primo comma, articolo 2, dopo le parole: alla demolizione di tali navi e alla costruzione di nuove unità, aggiungere le altre: eseguite nei cantieri italiani ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non posso assolutamente accogliere l'emendamento, perché il Governo italiano (come del resto il Parlamento che ha approvato la legge che ratifica il trattato di Roma) ha il dovere di rimanere fedele al trattato. Ritengo necessario far presente che a parità di condizioni tecniche e di condizioni economiche, come per il passato, e per il presente, così per il futuro sarà data sempre la preferenza ai cantieri italiani.

PRESIDENTE. Onorevole Adamoli, ritira l'emendamento?

ADAMOLI. Non lo ritiriamo. Desideriamo che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dagli onorevoli Adamoli, Vidali, Ravagnan e Polano:

« Al primo comma, articolo 2, dopo le parole: alla demolizione di tali navi e alla costruzione di nuove unità, aggiungere le altre: eseguite nei cantieri italiani ».

(Non è approvato).

Gli onorevoli Vidali, Adamoli e Polano hanno presentato un emendamento all'articolo 2. Ne do lettura e lo pongo in votazione:

« Dopo il primo comma dell'articolo 2 aggiungere le seguenti parole:

« I benefici predetti potranno essere concessi quando la proprietà della nave risulti acquisita da almeno tre anni antecedentemente alla data di pubblicazione della presente legge ».

(Non è approvato).

Do di nuovo lettura dell'articolo 2 e lo pongo in votazione:

« Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità, sono concessi i

benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio a scafo metallico per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro della marina mercantile ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3; poiché non sono stati presentati emendamenti lo pongo in votazione:

« Fino al 30 giugno 1963 è concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari alla differenza fra il contributo previsto dall'articolo 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, relativo al primo anno di applicazione della medesima legge, e quello inerente all'esercizio finanziario in cui viene emesso il provvedimento di ammissione ai benefici contemplati dalle presenti disposizioni.

Il contributo, comunque, non può riferirsi ad un tonnellaggio di stazza lorda superiore al 75 per cento di quello da demolire.

In ogni caso la misura del contributo non può superare l'importo di lire 35.000 per tonnellata di peso della nave scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Ai proprietari di navi sino a 500 tonnellate di stazza lorda, addette al piccolo cabotaggio, che vengono a trovarsi nelle condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge è concesso il contributo massimo stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 3.

Il contributo massimo è concesso anche alle società di preminente interesse nazionale ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5:

Salvo quanto previsto dall'articolo 160 del Codice della navigazione e relative norme regolamentari, la demolizione delle navi di cui all'articolo 2 deve essere iniziata dopo l'entrata in vigore della presente legge e deve

risultare, a termini dell'articolo 343 del regolamento, per la esecuzione del Codice della navigazione, da apposito processo verbale da presentarsi al Ministero della marina mercantile.

I contratti di commessa delle nuove costruzioni debbono essere di data posteriore alla presentazione della domanda di ammissione di cui al successivo articolo 6 e pervenire al Ministero della marina mercantile, a pena di decadenza, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici previsti dalla presente legge ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6:

« Coloro che intendano demolire il naviglio di cui all'articolo 2 e sostituirlo con nuove costruzioni a norma delle presenti disposizioni, devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il termine previsto dal precedente articolo 3 e prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità, domanda, corredata dagli estratti matricolari delle navi da demolire e dai relativi certificati di stazza, nella quale siano indicati, tra l'altro, il tipo ed il tonnellaggio delle navi da demolire e di quelle da costruire, il nome del cantiere costruttore nonché l'epoca presunta di inizio dei lavori delle navi di nuova costruzione. Qualora il tonnellaggio di stazza lorda delle navi di nuova costruzione sia compreso fra il 50 ed il 75 per cento di quello da demolire, nella medesima domanda devono essere indicati i dati necessari per la determinazione del contributo di cui al precedente articolo 3 relativi al tonnellaggio di stazza lorda effettivamente da costruire; ove, invece, le nuove costruzioni superino l'anzidetta aliquota del 75 per cento, i dati medesimi si debbono riferire ad un tonnellaggio di stazza lorda pari al 75 per cento di quello da demolire.

Le domande di ammissione al contributo sono prese in esame secondo l'ordine cronologico del loro arrivo al Ministero della marina mercantile, purché documentate e redatte a norma del comma precedente.

L'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni è concessa dal Ministro della marina mercantile entro il limite di spesa di cui all'articolo 53 della legge 24 luglio 1959, n. 622, previo accertamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Il Ministro della marina mercantile, salvo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente articolo 2, nonché dagli articoli 51 e 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, può autorizzare la sostituzione di una o più navi da demolire indicate nel provvedimento di ammissione di cui al comma precedente con altre che abbiano almeno lo stesso tonnellaggio di stazza lorda ed i requisiti previsti dalla presente legge ».

ADAMOLI. Questo articolo riguarda la retrodatazione della data di nascita delle navi. Prima la retrodatazione era dal 1946 in poi. Col nuovo provvedimento una nave, di qualunque età sia, può essere demolita. È nota la questione delle navi *Liberty*, che noi riteniamo grave. Perciò presentiamo un emendamento, nel senso che non vorremmo che fosse accettata la demolizione delle navi *Liberty* che non siano di proprietà delle società di preminente interesse nazionale.

PRESIDENTE. L'emendamento dice:

« Aggiungere all'ultimo comma le parole: le navi di tipo *Liberty* e *T-2* che non siano di proprietà delle società di preminente interesse nazionale ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non è possibile la discriminazione, soprattutto per una ragione che deve stare particolarmente a cuore a tutti noi. A me interessa poco che le *liberty* o un altro tipo di navi appartengano all'armamento libero o sovvenzionato. Quello che mi preoccupa è di eliminare navi di vecchio tipo le quali, a parte che sono antieconomiche, costituiscono un pericolo per la vita dei viaggiatori e dei marittimi. Siccome la vita umana mi è più cara di qualsiasi questione di natura politica, prego gli onorevoli deputati che hanno presentato l'emendamento di non insistere nella loro richiesta o quanto meno la Commissione di non approvarlo.

SCHIANO. Si potrebbe trasformare in un ordine del giorno.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Data la doverosa preoccupazione di tutelare la vita dei marittimi e dei viaggiatori non posso accettare neppure l'ordine del giorno. Non posso assumermi questa responsabilità, perché poi quando si verificano dei gravi inconvenienti, si fanno risalire le responsabilità al Ministro. Siccome purtroppo si sono verificati degli inconvenienti del genere, dichiaro nel modo più assoluto che non farò mai discriminazioni.

ADAMOLI. Noi insistiamo, perché il discorso del Ministro sulla sicurezza non ha

niente a che fare con questo. Se le navi non sono sicure, non debbono navigare. Deve intervenire il registro navale italiano. Qui siamo di fronte al problema di pagare navi che praticamente sono già in disarmo e sono già ammortizzate, perché hanno dato enormi utili agli armatori.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Voglio aggiungere altre due osservazioni. La prima è questa: se si demoliscono le navi *liberty*, si ha la sicurezza di far fare nuove costruzioni e quindi di aumentare il lavoro nei cantieri. La seconda osservazione riguarda l'assorbimento dei marittimi. Se si costruiscono nuove navi, molti dei numerosi marittimi che sono disoccupati avranno la possibilità di ottenere lavoro. Queste due ragioni di ordine sociale oltre a quella precedente di ordine umano dovrebbero indurla — onorevole Adamoli — a non insistere nella sua proposta, che non accetterei giammai.

ADAMOLI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Ravagnan, Adamoli e Vidali, di cui ho dato lettura.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7:

« Le presenti disposizioni sono applicabili alle navi a scafo metallico da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste destinate esclusivamente alla navigazione marittima a scopo commerciale, nonché alle navi da pesca oceanica.

Sono comunque esclusi dai benefici:

1°) le navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade;

2°) le navi destinate alla navigazione lagunare-marittima, oltre che a quella fluviale e lacuale;

3°) le navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti;

4°) i rimorchiatori ed i galleggianti ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8:

« Non è soggetto all'onere di restituzione previsto dall'ultimo comma dell'articolo 12 della legge 8 marzo 1949, n. 75, e nell'articolo 63 del Capo VIII della legge 25 luglio 1952, n. 949, il proprietario della nave che

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 1961

prima della alienazione della medesima a stranieri commetta la costruzione di altra nave, da iscriversi nelle matricole nazionali, di tonnellaggio lordo non inferiore ad una volta e mezzo a quello della nave alienanda ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9:

« A parziale modifica del primo comma dell'articolo 15 della legge 17 luglio 1954, n. 522, le disposizioni della legge stessa si applicano anche alle navi costruite per conto dell'Istituto universitario navale ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 10:

« Per fare fronte alle spese previste dalla presente legge sarà utilizzata la disponibilità residua dell'importo di lire 10 miliardi, stanziato dalla legge 24 luglio 1959, n. 622 ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Amodio ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti),

approvato il disegno di legge n. 3.500 con il quale vengono disposti notevoli interventi in favore dei proprietari di navi mercantili a scafo metallico che procedono alla demolizione di quelle costruite in data anteriore al 1946 e si impegnano alla costruzione di nuove unità in sostituzione, impegna il Ministro della marina mercantile a voler presentare nel più breve tempo possibile analogo provvedimento in favore dei proprietari del naviglio in scafi in legno tenendo conto del grave disagio economico in cui si trovano tali piccoli armatori resisi benemeriti nell'immediato dopoguerra, dell'impossibilità di poter continuare a tenere in navigazione tali unità del tutto superate e dalla necessità di salvaguardare il lavoro di numerosissime famiglie di marittimi che rischierebbero la certa disoccupazione non essendo in condizioni di procedere alla loro sostituzione con altre più moderne unità ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho già dato disposizioni al Ministero

di predisporre un provvedimento con cui si estendono le provvidenze che approverà la Commissione anche alle navi di legno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3508.

Do lettura dell'articolo 1:

(*Istituti autorizzati all'esercizio del credito navale*).

« Le operazioni di credito navale previste dalla presente legge sono effettuate e gestite dalla Sezione autonoma « Credito navale » dell'Istituto mobiliare italiano, costituita ai sensi del regio decreto-legislativo 2 giugno 1946, n. 491. Alla costituzione del capitale della Sezione sono ammessi a partecipare, su loro richiesta, gli Istituti di credito di diritto pubblico e le banche di interesse nazionale.

Degli organi di tale Sezione faranno parte due funzionari designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

(*Finanziamenti, durata e facilitazioni*).

« I finanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi per una durata non eccedente i quindici anni ad imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del Codice della navigazione, per concorrere alla spesa di lavori iniziati dopo il 30 giugno 1961, relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili idonee alla navigazione marittima.

I tassi massimi da applicarsi ai finanziamenti stessi saranno fissati annualmente di concerto dai Ministri del tesoro e della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Ai finanziamenti concessi ai sensi della presente legge sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 6, 9 (secondo comma), 10, 11 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, numero 367 e successive modificazioni ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3.

(*Ammontare dei finanziamenti e garanzie*).

«L'importo dei finanziamenti di cui all'articolo 2 non può eccedere il 50 per cento del prezzo dei relativi lavori determinato dal Ministro della marina mercantile. Tale limite può essere elevato fino al 60 per cento nel caso di navi prevalentemente adatte al trasporto passeggeri, di stazza lorda non inferiore a 20.000 tonnellate e di navi da pesca oceanica.

L'Istituto finanziatore determina le garanzie dei finanziamenti.

Nel caso di costituzione di ipoteca si applica la procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

I finanziamenti possono essere garantiti con privilegio speciale sui macchinari e sulle altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave. Il privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi ed è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti all'annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

A richiesta dell'Istituto finanziatore il privilegio è annotato senza spese nel Registro di cui all'articolo 1524 del Codice civile presso il tribunale competente, in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari e le attrezzature o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori. Di esso viene dato avviso mediante inserzione nel Foglio annunci legali della Provincia».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 4:

(*Contributo di interesse*).

«Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione alla impresa medesima — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento annuo.

Il suddetto contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile, previo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e succes-

sive modificazioni, all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro della marina mercantile.

Il contributo medesimo è pagato, durante il periodo di ammortamento, salvo quanto disposto dal successivo articolo 5, per il tramite dell'Istituto finanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento in una misura costante pari alla differenza tra la rata dovuta dall'impresa all'Istituto finanziatore in base al tasso contrattualmente stabilito e quella che risulterebbe deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento, tale contributo è calcolato, invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione.

Il pagamento di cui al precedente comma non può comunque essere effettuato prima del completamento dei relativi lavori.

In nessun caso il predetto contributo è cumulabile con analoghi contributi corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di leggi e regolamenti speciali, anche di carattere regionale. Ove la concessione dei contributi previsti dalle dette leggi e regolamenti speciali sia subordinata alla esecuzione dei lavori in cantieri di una parte determinata del territorio nazionale, ai lavori stessi non si applicano le disposizioni della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modifiche, per commesse successive al 30 giugno 1962».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 5:

(*Condizioni per il mantenimento del contributo di interesse*).

«Le navi di nuova costruzione per le quali sia stato assunto dal Ministero della marina mercantile l'onere della corresponsione del contributo di interesse ai sensi dell'articolo 4, devono essere iscritte nei registri previsti dall'articolo 146 del Codice della navigazione nel termine stabilito dal Ministro della marina mercantile. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardi non imputabili agli interessati.

Durante il periodo di ammortamento dei finanziamenti concessi per i lavori di cui al precedente articolo 2, le navi non possono essere vendute a persone, enti o società non aventi i requisiti per essere proprietari di

navi italiane, non possono essere in qualsiasi altro modo trasferite alla bandiera estera e devono essere iscritte nella più alta classe del Registro Italiano Navale.

Qualora non siano osservate le condizioni previste dai commi precedenti ha luogo la decadenza dalla corresponsione del contributo di interesse con decorrenza:

a) dalla data di inizio del pagamento del contributo stesso per le navi di nuova costruzione che non siano iscritte nei registri nel termine previsto dal primo comma;

b) dalla data della perdita dei requisiti di nazionalità nella ipotesi di cui al secondo comma.

In caso di perdita totale o abbandono della nave, accettato dagli assicuratori, per naufragio o altro evento, la corresponsione del contributo cessa dalla data di effettiva liquidazione della relativa indennità di assicurazione, con il termine massimo di due anni dal giorno del sinistro.

Il Ministro della marina mercantile può disporre, con proprio decreto, la decadenza dall'ulteriore pagamento del contributo di interesse, nel caso in cui le navi, nel periodo di corresponsione del contributo, cessino di essere iscritte, salvo casi di forza maggiore, nella più alta classe del Registro Italiano Navale.

In caso di estinzione anticipata volontaria del mutuo ovvero di fallimento dell'impresa mutuataria, l'erogazione del contributo di interesse cessa rispettivamente a partire dalla data di estinzione e dalla data del riparto finale dell'attivo».

Non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 6:

(*Facilitazioni fiscali*).

«Gli atti relativi al pagamento dilazionato di parte del prezzo della costruzione o della trasformazione o dell'ammodernamento della nave, che i cantieri navali, ad integrazione dei finanziamenti di cui alla presente legge, concedessero agli armatori, nonché le conseguenti iscrizioni di garanzie e privilegi e le successive cancellazioni, sono sottoposti al pagamento della tassa fissa di lire 200 e vanno esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi corrispondenti».

Non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

ADAMOLI. Prima di passare all'articolo 7 vorrei dire che il concetto va allargato nel senso di favorire le commesse verso i cantieri nazionali, e ciò vale sia per il disegno di legge n. 3500 che per quello n. 3508.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. È un argomento che abbiamo trattato anche in sede di discussione dell'altro disegno di legge.

Ho detto che a parità di condizioni di ordine tecnico ed economico la richiesta può essere accolta. Quando il committente si reca a un cantiere privato e gli si chiede un prezzo inferiore del cantiere di Stato, non posso imporgli di far costruire la nave nel cantiere di Stato. Il giorno che lei, onorevole Adamoli, dovrà costruire una nave e saprà che pagherà al cantiere di Stato 100 milioni, mentre dal cantiere privato si chiedono 90 milioni, dirà: caro ministro, con tutto il rispetto che ho verso la sua persona vado a farmi costruire la nave dove pago di meno. Questo mi pare tanto logico che non vale la pena di soffermarmi ulteriormente nell'argomento.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 7:

(*Limiti di applicazione del credito navale*).

«Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale, nonché ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa e alle navi da pesca oceanica.

Sono comunque escluse:

a) le navi idonee esclusivamente a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade;

b) le navi idonee esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare;

c) le navi da diporto e quelle costruite per conto di amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

GIOIA. Avrei voluto chiedere un chiarimento di natura tecnica, per quanto riguarda la disposizione prevista all'ultimo comma dell'articolo 4. La legge recita così: «Ove la concessione dei contributi previsti dalle dette leggi e regolamenti speciali sia subordinata alla esecuzione dei lavori in cantieri di una parte determinata del territorio nazionale, ai lavori stessi non si applicano le disposizioni della legge 17 luglio 1954, n. 522».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Questo articolo riguarda l'altro disegno di legge e cioè quello sul « credito navale ». Esso, comunque, è stato già approvato.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 8:

(*Stanziamenti*).

« Per la concessione del contributo relativo ai finanziamenti di cui all'articolo 2 per lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili, sono autorizzati limiti di impegno annui di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1964-65: le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

I conseguenti stanziamenti saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

All'onere di 500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1961-62 si provvederà mediante riduzione dello stanziamento di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1961-62, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 9:

(*Norme regolamentari*).

« Le norme per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 10:

(*Integrazione del Comitato di gestione per le operazioni di cui alla legge 5 luglio 1961, n. 635*)

« Il Comitato che sovrintende alla gestione delle operazioni di cui alla legge 5 luglio 1961, n. 635, è integrato con un rappresentante designato dal Ministro della marina mercantile ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine di questa seduta.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

Discussione del disegno di legge: Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1950, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli (3145).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'ente autonomo del porto di Napoli ».

BOGONI. Chiedo che venga rinviato l'esame di questo disegno di legge. La questione dell'ente autonomo del porto di Napoli merita una attenta discussione. Il rinvio non pregiudica, perché non c'è l'urgenza.

PRESIDENTE. Data anche l'ora tarda, se non vi sono osservazioni l'esame di questo provvedimento viene rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (*Approvato dal Senato*) (n. 3500):

Presenti	29
Votanti	23
Astenuti	6
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

« Norme per l'esercizio del credito navale » (*Approvato dal Senato*) (n. 3508):

Presenti	29
Votanti	23
Astenuti	6
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 1961

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Armani, Armato, Armosino, Azimonti, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Bolla, Canestrari, Colasanto, Concas, Fabbri, Ferrari Aggradi, Frunzio, Giglia, Gioia, Jervolino Maria, Mattarella, Negroni, Petrucci, Schiano e Sinesio.

Si sono astenuti:

Adamoli, Fiumanò, Marchesi, Polano, Ravagnan, Vidali.

In congedo:

Basile.

La seduta termina alle 12,10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI