

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XX.

SEDUTA DI VENERDÌ 18 NOVEMBRE 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

| | PAG. |
|--|--|
| Proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini (Discussione): | |
| Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (865) | 221 |
| PRESIDENTE | 221, 224, 225, 226, 227, 231, 236, 237 |
| CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile</i> | 221, 224, 235, 236, 237 |
| ORLANDO, <i>Relatore</i> | 221, 224, 232, 233, 234, 237 |
| SALERNO | 224, 225, 231 |
| CAPACCHIONE | 225, 226, 233 |
| MAZZA | 225, 226 |
| GIULIETTI | 227, 228, 232, 233 |
| PERTUSIO | 227 |
| SERBANDINI | 228, 231, 234 |
| DUCCI | 230 |
| SEMERARO SANTO | 230, 231 |
| LOMBARDI RICCARDO | 231 |

La seduta comincia alle 9,40.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini: Modificazioni alla legge 9 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (865).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini: Modificazioni

alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Desidero fare alla Commissione una dichiarazione di carattere generale: appena assunto *l'interim* del dicastero della marina mercantile mi sono preoccupato della scadenza dei termini per la legge Saragat (26 ottobre), di cui avevo preso conoscenza dal mio predecessore il giorno 8 ottobre. Preso atto che, ad iniziativa parlamentare, si era elaborato uno schema di provvedimento per risolvere il problema, siccome esso interessava anche il Governo, ho creduto opportuno avvertire, nella seduta dell'11 di questo mese il Consiglio dei ministri, il quale, convenendo sulla necessità di apportare una proroga, mi ha dato l'autorizzazione a seguire una di queste due vie: o presentare uno schema di disegno di legge o aderire allo schema di provvedimento già formulato alla Camera. Dato che il giorno 29 l'onorevole Angelini aveva presentato la sua proposta che soddisfa pienamente le esigenze di rendere operante la legge stessa, dichiaro che il ministro della marina mercantile *ad interim* e il Governo stesso aderiscono completamente allo schema di legge in discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole Orlando ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ORLANDO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, poiché è la prima volta che ci riuniamo per discutere problemi riguardanti la nostra marina mercantile dopo l'uscita dell'onorevole Saragat dal Governo, sono certo di rendermi

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

interprete dei sentimenti di tutti inviandogli il nostro ringraziamento per quanto ha fatto nell'interesse della marina mercantile stessa.

Un voto augurale rivolgiamo al nuovo ministro per ciò che egli si propone di attuare.

Un saluto, anche, al collega onorevole Salerno, che porterà in questa Commissione il contributo dell'esperienza tratta durante il periodo trascorso al dicastero della marina mercantile.

Venendo al provvedimento in esame, una prima osservazione che si può fare è questa: perché gli aggiornamenti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, non ci vengono proposti dal Governo?

Si può rispondere che la legge anzidetta prevede il caso in cui, avvenute le assegnazioni, i beneficiari lascino scadere i termini senza adempiere gli impegni assunti; in tal caso, il ministro è autorizzato a concedere, ad altri richiedenti non ammessi, le assegnazioni.

Ora, poiché l'intento della legge non viene meno a causa di decadenze, il Governo non aveva l'assoluto dovere di proporre né proroghe, né sanatorie.

L'opportunità di talune precisazioni è stata avvertita dal nostro Presidente; dobbiamo dargliene atto, e ringraziarlo. Perché, pur essendo incontestabile quanto ho detto, non è men vero che se il ministro — considerando decadute le precedenti assegnazioni — desse luogo ai provvedimenti per concederne altre nuove, certamente ci si verrebbe a trovare dinanzi a difficoltà non dissimili, in quanto il termine per la presentazione del contratto di costruzione registrato è stato e sarebbe troppo breve.

È così che possiamo ritenere pienamente giustificata la mancata iniziativa del Governo; bene ha fatto il nostro Presidente, dal suo punto di vista, ad avanzare la proposta di legge in esame, e tanto meglio dopo le dichiarazioni del nuovo ministro, il quale, nella sua sensibilità, ci ha detto che, appena preso possesso del dicastero, ha sentito il dovere d'intervenire col proprio consenso di massima per questo provvedimento. È così che la proposta di iniziativa parlamentare ha tutto l'appoggio del Governo.

Fatte queste premesse, quale è il punto fondamentale della proposta che l'onorevole Angelini sottopone al nostro esame e alla nostra decisione? Egli dice: vi è l'articolo 13 della legge, nel quale, come tutti ricordate, è prevista la decadenza dai benefici e, quindi, dall'assegnazione, quando il com-

mittente non presenti al ministro per la marina mercantile, entro tre mesi dalla data dell'ammissione, copia autentica del contratto di commessa, debitamente registrato.

Ora, poiché il ministro Saragat dette luogo a tutte queste assegnazioni in data 26 luglio 1949, da quel giorno la legge si può dire operante.

Invero, ed in precedenza, vi era stata la presentazione delle domande da parte dei richiedenti; poi il vaglio di esse da parte della Commissione tecnica di cui all'articolo 3 della legge; poi le assegnazioni disposte dal ministro, e, dal giorno della comunicazione del provvedimento agli interessati, il decorso dei tre mesi per la presentazione del contratto registrato. Ora, poiché ho già ricordato che il ministro ritenne, nella pienezza dei suoi poteri, di dar notizia delle assegnazioni fatte in data 26 luglio 1949, i tre mesi sono scaduti il 26 ottobre ultimo scorso.

A che cosa avrebbero dovuto provvedere gli assegnatari in tali tre mesi? In questo periodo di tempo così breve — e lo dissi l'11 ottobre 1948 nel mio intervento alla Camera — gli interessati avrebbero dovuto, innanzitutto, concretare i progetti. Né prima avrebbero potuto farlo perché, sconoscendo di avere assegnata la costruzione da parte del ministro, non sarebbe stato loro possibile predisporre né progetti — che costano milioni — né studi, né calcoli. I quali provvedimenti erano subordinati all'assegnazione, derivante dal benessere dei dati contenuti nella domanda iniziale avanzata al ministro; dopo sarebbe sorto, anche, il problema per la parte finanziaria e, contemporaneamente, la decisione del cantiere al quale affidare l'opera. Così, in quei tre mesi: raggiungimento, dell'accordo con i cantieri interessati; finanziamento; approntamento dei progetti; registrazione dei contratti; presentazione di essi al Ministero.

Quando discutemmo in Assemblea la legge 8 marzo 1949, n. 75 mi espressi per una immediata attuazione di essa. Dissi — e ripeto — che il provvedimento interessava essenzialmente sotto l'aspetto della grave disoccupazione.

Ora, che quei tre mesi non sarebbero stati bastevoli era di per sé evidente; ed il tempo trascorso ha confermato la facile previsione. Ed allora ecco la proposta di legge dell'onorevole Angelini. Egli ci illumina su quelle che, a suo avviso, furono le ragioni preminenti di impossibilità perché gli assegnatari potessero essere in grado di presentare contratti registrati; e, con una

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

disamina altamente significativa, cita, nella sua relazione, nove circostanze.

Potrei dire all'onorevole Angelini che egli si è fermato nell'elencare queste ragioni poiché, se avesse continuato, sarebbe giunto a porne in luce molte altre.

Tra esse ve n'è una saliente che l'onorevole Angelini ha omesso e che prego l'onorevole ministro e i colleghi di voler considerare essenziale. Io chiedo: ritenete possa esservi armatore o cantiere serio che possa avere l'ardimento di affrontare la costruzione di una nave, per un valore che può anche raggiungere miliardi, senza prima esser certo che sia operante la parte economica del provvedimento, parte economica alla quale interviene lo Stato attraverso il finanziamento e le garanzie, oltre che per la quota a suo carico? Se vi sono armatori e cantieri così saggi i quali, prima di impegnarsi per miliardi, si pongono il problema del dove andranno ad attingere, quanto meno, il finanziamento del 40 per cento della somma loro occorrente, vi è da compiacersi.

Questo aspetto del problema, che oso sottoporre al vostro esame, potrebbe esser tale da indurre a chiederci: con l'approvazione della proposta di legge in esame, questa ragione, che finora ha ostacolato fortemente l'esecuzione di essa, potrà esser superata? Rispondo di sì a proposito dei nove rilievi posti in evidenza dall'onorevole proponente; tuttavia rimango scettico per la parte economica, perché, onorevole ministro, se entro tre ulteriori mesi la parte riguardante il finanziamento del 40 per cento non fosse risolta, noi dovremo prorogare? È questa una eventualità che sarà bene non porci. E non è della proroga o della riproroga (se così fosse possibile dire) che mi preoccupa, bensì della realizzazione immediata degli intenti della legge, in quanto dobbiamo mettere, ormai e senz'altro, i nostri cantieri in grado di lavorare.

Onorevole ministro, ieri sera ho ricevuto un notiziario interessante perché dà succinti elementi dei problemi economici italiani dell'ora più salienti. Orbene: da questo notiziario ho avuto conferma che dei 12 cantieri di Molfetta ve ne sono già quattro chiusi, altri due in via di chiusura; nei rimanenti, le maestranze sono in angoscia per la mancanza della possibilità, sin qui, di poter realizzare il lavoro che ad essi potrà venire, speriamo, attraverso la legge Saragat.

Questa la situazione, non particolare, ma generale. Quindi, con molta sensibilità, l'onorevole Angelini si è proposto e ci propone di

rendere ancor più operante la legge. Se la legge, sino ad oggi, è stata operante fino ad un certo punto, dobbiamo fare in modo che essa lo sia in pieno.

GIULIETTI. Come fare?

ORLANDO, *Relatore*. Onorevole Giulietti, accogliendo, sotto l'aspetto dei termini, la proposta in esame.

Senonché, mi è apparso un problema di diritto.

Con una proposta di legge come questa, dobbiamo soltanto preoccuparci dei «termini», raggiungendo quindi l'intento essenziale di rendere operante la legge, oppure possiamo e — si potrebbe dire — dobbiamo, sfruttare di questa eccezionale circostanza per ritocchi alla legge stessa?

Taluno potrebbe osservare che, se il legislatore potesse, dopo tre o quattro mesi dall'entrata in vigore di una legge, ritornarvi sopra là dove essa non è apparsa felice, dove il provvedimento non è stato di facile esecuzione o non del tutto applicabile, potrebbe raggiungersi l'ideale. Ma questo ideale, penso, si otterrebbe attraverso un insieme così aggrovigliato da frustrarne l'intento della perfezione... se essa esiste! Comunque, credo che questo non sia il caso nostro, perché ci troviamo di fronte ad una legge non del tutto operante per le essenziali ragioni già dette (breve termine per la registrazione del contratto, mancanza del finanziamento, ecc.). Può esservi, come vi è, qualche norma della legge non del tutto felice; ma essa non infirma gli intenti che la legge si propone, cioè di dare lavoro ai cantieri e di realizzare navi di «qualità» corrispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale. Quindi: soltanto riammissione nei termini, o sfruttare, anche, dell'occasione per ritoccare là dove qualcosa potrebbe contribuire a far sì che la legge sia ancor più applicabile nella sua piechezza al fine degli intenti che vogliamo essa raggiunga? Questo è il punto che dobbiamo risolvere pregiudizialmente. In caso affermativo, dei dettagli si potrà discutere durante l'esame degli articoli:

Perché il mio quesito sia ben chiaro, ripeto che il provvedimento d'iniziativa parlamentare, che ha l'appoggio del Governo, intende riandare su di un termine onde rendere ancor più operante la legge, e sfruttare dell'occasione onde far sì che, per sempre meglio raggiungere i fini voluti dalla legge stessa, si ritocchino talune norme che sono apparse, nell'applicazione, incomplete.

In linea di massima, riservandomi, articolo per articolo, di esprimere il mio preciso pen-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

siero, chiedo alla Commissione di secondare l'approvazione di questa proposta di legge là dove essa riguarda il termine previsto dall'articolo 13 della legge. Per il resto, e pur non del tutto incline alle proposte dell'onorevole Angelini, mi rimetto agli onorevoli colleghi.

Peraltro, onorevole ministro — ed è questa una preghiera vivissima che oso rivolgerle — ho preparato un ordine del giorno che raccomando alla Commissione e che affido alla sua ben nota comprensione. Nel senso che, approvata la legge, ella affronti e risolva l'ostacolo — se non il maggiore, certamente uno dei più gravi — che riguarda l'applicazione della legge sotto l'aspetto dei finanziamenti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Vi ho già pensato, come dirò dopo.

ORLANDO, *Relatore*. Tanto meglio, e la ringrazio, confidando che il mio invito le venga rivolto, con maggiore autorevolezza, attraverso l'unanime voto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SALERNO. Desidero, anzitutto, ringraziare l'onorevole Orlando del saluto gentile, che ricambio cordialmente.

La proroga di questa legge non doveva, certamente, essere oggetto di iniziativa del Governo perché la decadenza nella quale erano incorsi gli ammessi ai benefici non aveva implicato decadenza della legge, che continuava ad essere operante con l'ammissione agli stessi benefici di coloro che seguivano nella graduatoria. Tuttavia il Governo comprendeva che il procedere in questo senso avrebbe frustrato i fini della legge, che consistono essenzialmente nel dare subito lavoro ai cantieri, mettendo in azione il piano di costruzioni navali. Quando si cominciò a constatare che la quasi totalità degli ammessi (perché, mi pare, soltanto uno o due si erano salvati) non era riuscita nei termini a presentare i contratti di commessa ai cantieri e che, quindi, la legge veniva meno allo scopo per cui era stata fatta, il Governo comprese che qualcosa bisognava fare; e siccome la stessa sensazione avevano avuto parlamentari autorevoli, tra cui il nostro Presidente, si era stabilito di addivenire ad una proposta di legge di carattere parlamentare, ma in sostanza concertata con il Ministero.

Questo è l'atto di nascita della proposta di legge dell'onorevole Angelini. Successivamente, con il trapasso del dicastero, era

logico che l'attuale ministro, che non aveva preso parte a queste trattative, condividesse l'impostazione del progetto, conferendo così maggiore autorità al progetto stesso.

La legge incoraggia la produzione di un naviglio di qualità e, nello stesso tempo, vuole impedire che si chiudano i migliori cantieri italiani e che i nostri 67.000 operai rimangano senza lavoro. V'è, dunque, una esigenza di carattere sociale nella attuazione di questa legge che sovrasta qualsiasi altra considerazione. La nostra colpa è stata, forse, quella di aver voluto venire al più presto incontro a questa esigenza e di aver visto la situazione più ottimisticamente di quanto si potesse obiettivamente giudicare. Il progetto ministeriale, infatti, prevedeva non tre mesi per la decadenza dall'ammissione ai benefici, ma sei: perché, tecnicamente, si riconosceva la esigenza di lasciare un adeguato spazio di tempo per la preparazione dei progetti e per il calcolo preventivo dei prezzi.

La verità è che i tre mesi si sono dimostrati insufficienti alla stipula dei contratti, forse anche per altri motivi di carattere contingente che sono intervenuti, quali la caduta della sterlina, la caduta dei noli, ecc..

Il progetto di legge dell'onorevole Angelini mira ad aiutare coloro che, ammessi al beneficio, avevano cominciato a stabilire dei rapporti coi cantieri, avevano cominciato a predisporre i progetti e a fissare i prezzi, ma che poi, per cause obiettive non imputabili al committente, non erano riusciti a stipulare i contratti. Per costoro, che già avevano messo in azione la legge, ma che non poterono rispettare il termine, è logico che la proroga significhi un suffragio alla legge, cioè al proposito di dare al più presto lavoro ai cantieri.

L'onorevole Orlando, tra le varie cause del ritardo nella stipula dei contratti, allega anche cause di carattere economico. Si affaccia il dilemma: si deve prorogare semplicemente la legge, o si deve anche rivederla nei punti più salienti? Ponendo questa questione, spostiamo i termini della prassi parlamentare e veniamo meno allo spirito che animava il legislatore: addivenire subito all'esecuzione di questo programma di costruzioni cantieristiche e navali. Se noi rivedessimo la legge, o intendessimo fare delle osservazioni di carattere economico, credo che noi rischieremo di silurarla, per lo meno ne contrasteremo la finalità, perché non dobbiamo dimenticare che questa che discutiamo è una proposta di carattere parlamen-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

tare portata in sede legislativa innanzi ad una Commissione.

Quanto alla proroga, secondo me, bisognerebbe darvi adesione piena. Ritocchi, invece, non ne proporrei, per tema di perdere tempo, mentre l'attuazione della legge è urgente. È vero che bisogna tener conto dell'elemento economico; ma credo che questa sia materia soprattutto di raccomandazioni da fare al ministro della marina mercantile e, forse, anche a quello del tesoro.

Concludendo, io sarei dell'opinione, per mantenerci consoni allo spirito della legge 8 marzo 1949, n. 75, di approvare le proposte di carattere fondamentale, facendo presente al ministro la necessità di sollevare dal disagio in cui si possono trovare i committenti, nei limiti consentiti dalle disponibilità, ma senza trasformare la legge; e, soprattutto, di essere solleciti perché lo scopo della legge, ed anche lo scopo della proposta parlamentare, è quello di non far sì che, mentre noi cerchiamo di perfezionare la legge, i cantieri si chiudano completamente, come è già avvenuto per i piccoli, ma importanti, cantieri di Molfetta.

CAPACCHIONE. Desidero esprimere un senso di sorpresa e di preoccupazione che determina in noi questo progetto di legge. Quando elaborammo la legge per le costruzioni navali, la preoccupazione di far presto, onde evitare la minacciata chiusura dei cantieri, ci sollecitò a rimuovere ogni motivo di remora all'approvazione del provvedimento. Il nostro senso di sorpresa, oggi, di fronte a questo progetto, nasce dal fatto che allora fu detto e ripetuto, per ostacolare ogni tentativo di approfondire lo studio di alcune parti della legge, che tutto era pronto e che unica remora alla immediata messa in opera delle provvidenze dalla legge stessa era il tempo che la Commissione avrebbe impiegato per approvarla; che tutti i progetti erano pronti, che ciascun cantiere si era già preoccupato in anticipo. Io invoco il controllo dei presenti su tutte le affermazioni che sto facendo, sulla base dei miei ricordi personali, di fronte a talune perplessità in rapporto a determinate disposizioni che richiedevano il nostro attento e approfondito esame. Pareva, insomma, che non mancasse se non l'approvazione per mettere mano; il giorno dopo, ai lavori. Prego gli onorevoli colleghi, di contraddirmi, se dico cosa assolutamente diversa dal vero.

In altri termini, eravamo noi in mora rispetto alle esigenze, tanto che, pur procedendo con il massimo impegno e la massima consapevolezza, studiammo tutti il modo di provvedere con la massima sollecitudine alla

elaborazione e alla approvazione di questa legge. Il termine di tre mesi formò oggetto di studio, di esame e di discussione da parte nostra, tanto che fu ridotta a tre mesi la originaria durata di sei mesi; e ciò sta a riprovare che esso non passò inavvertito dinanzi alla Commissione, ma che su di esso la Commissione stessa si fermò a lungo, discusse a lungo, fino a che il ministro della marina mercantile finì, in aderenza e in osservanza a quella esigenza di urgenza che si prospettava, col convenire con noi, più che sulla opportunità, sulla necessità di ridurre questo termine a tre mesi. Il che, del resto, appariva allora al ministro della marina mercantile e a tutti noi come del tutto irrilevante, di fronte al fatto che tutto era pronto e che non vi era alcuna preoccupazione, poiché il ministro della marina mercantile ha qui detto, essendo intervenuto personalmente nella discussione, che i progetti erano pronti.

PRESIDENTE. Erano pronte le domande, ma i progetti non potevano essere pronti, se non si sapeva di essere ammessi ai benefici della legge.

CAPACCHIONE. Il ministro della marina mercantile ne era consapevole, poiché convenne che bisognava ridurre la durata del termine, originariamente fissato in sei mesi, a tre mesi, appunto perché l'esigenza di far presto imponeva che si richiedesse a coloro i quali dovevano procedere nei lavori di abbreviare i tempi, altrimenti la legge stessa sarebbe rimasta svuotata del suo contenuto più essenziale: quello della urgenza di andare incontro alle necessità delle masse lavoratrici e dei cantieri.

Ecco il primo motivo della nostra sorpresa. Abbiamo lavorato con tanta alacrità, con coscienza; abbiamo fatto qualcosa di veramente notevole nell'interesse del paese, ed in particolare di quella categoria di lavoratori alle cui esigenze non possiamo non essere insensibili a distanza di tanto tempo, e ci troviamo ancora al punto di partenza. Ci troviamo dinanzi al fatto, cioè, di non trascurabile entità, di scoprire che le assicurazioni che ci erano state date dal ministro responsabile, in fondo, non corrispondevano alla realtà obiettiva della situazione.

MAZZA. Per la verità, ciò non è esatto, onorevole Capacchione.

SALERNO. Come si faceva a dare delle assicurazioni, se non vi erano le commesse?

CAPACCHIONE. La nostra preoccupazione trae alimento da ciò che per ultimo — in ordine di tempo, s'intende — ha detto

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

l'autorevole ex sottosegretario per la marina mercantile, il quale ha testè riferito che quasi tutti si sono messi in regola.

MAZZA. Non quasi tutti, quasi nessuno.

PRESIDENTE. Di tutti gli ammessi ai benefici, tre soli sono riusciti a presentare il contratto.

CAPACCHIONE. Io esprimevo un senso di sorpresa e di preoccupazione che spero possa essere acquietato dopo le spiegazioni che mi saranno cortesemente date. La preoccupazione è questa: non vorremmo fare una apposita legge, a distanza di due o tre mesi dalla prima, sulla quale ci siamo lungamente soffermati e che è costata una elaborazione approfondita, per favorire determinate persone o gruppi che non si fossero messi in grado, nel termine stabilito dalla legge, di conseguire le commesse.

Se si trattasse di una legge di carattere generale, determinata da esigenze obiettivamente giustificate, potremmo discuterne; ma, ove si trattasse di correggere a distanza di tempo una legge in un punto che ha formato particolare oggetto di esame, e per favorire un numero limitato di persone, allora noi, se non altro per ragioni di principio, non potremmo se non esprimere la nostra ferma e irriducibile opposizione alla legge stessa.

PRESIDENTE Ho presentato questa proposta di legge, ritenendo di interpretare lo spirito e la volontà della Commissione nel seguire, durante i tre mesi di validità della legge, lo sviluppo esecutivo della legge stessa. L'ho seguita tenendomi continuamente in contatto col Ministero onde accertare se erano state presentate delle domande, delle deliberazioni, sempre preoccupato che si arrivasse a realizzare lo scopo eminentemente sociale di questa legge.

Strada facendo ci siamo trovati di fronte a notevoli difficoltà che io, in parte, ho elencato nella mia relazione. Vi era anche una difficoltà finanziaria, evidentemente, la quale non ha potuto essere superata che molto tardi, cioè quando si è potuto avere la certezza che il fondo-lire metteva a disposizione la somma necessaria per la corresponsione del contributo.

Siamo arrivati al 25 ottobre e, dalle informazioni assunte, risultò che solo per tre unità era stato presentato il contratto, per complessive 18 mila tonnellate circa, di fronte alle 230 mila previste: la « Lauro » per una petroliera da 17 mila tonnellate, poi una piccola nave-frigorifero da 360 tonnellate, ed un'altra piccola nave da 730 ton-

nellate. Sempre tenendo presente la nostra preoccupazione, pregai l'onorevole ministro Saragat di riunire, insieme con me, il presidente della Commissione tecnica Vanzetti, e il presidente della Commissione del Senato, Cappa, per studiare attraverso quale provvedimento si potesse rapidamente rendere operante questa legge, nell'interesse delle maestranze le quali, da parte loro, premevano attraverso i sindacati, affinché il meccanismo della legge medesima potesse essere messo in moto.

In una riunione tenuta il 26 ottobre, cioè il giorno successivo alla scadenza del provvedimento, si studiò quali potessero essere i mezzi migliori per sanare questa decadenza. Evidentemente, si poteva adottare il principio per il quale tutti coloro che erano stati ammessi, dovevano ritenersi decaduti; oppure, siccome sono state presentate molte domande, si potevano esaminare, poi concedere di nuovo i tre mesi per l'ammissione, e così di seguito, con una perdita notevole di tempo. Senonché ci siamo dovuti convincere che si trattava, per la quasi totalità, di ammessi che non avevano potuto presentare il contratto regolarmente registrato. Si trattava, cioè, di una ragione di forza maggiore derivata da infinite difficoltà, soprattutto di carattere tecnico, di elaborazione, ecc.; ed anche perché, per le assegnazioni pari al 30 per cento ai cantieri dell'Italia meridionale, che si dovevano dare, erano stati chiesti prezzi assolutamente inaccettabili, più alti di quelli di altri cantieri. La discussione è stata lunga e laboriosa, ed è servita a stabilire quali potevano essere le linee direttive di una proposta di legge che avrebbe dovuto sanare questa decadenza e mettere in moto il primo provvedimento. Anche perché — e qui rispondo all'onorevole Capacchione — la posizione di oggi è sostanzialmente diversa da quella del momento nel quale abbiamo votato la legge. Allora, effettivamente, le domande erano molte, ma non potevano esservi i progetti elaborati perché, evidentemente, siccome i progetti comportano notevoli spese, non tutti li avevano predisposti, in quanto non sapevano se sarebbero stati, o meno, ammessi ai benefici della legge.

Attraverso questa discussione, comunque, fu determinato il modo più rapido per far sì che questa sanatoria avvenisse. D'intesa col ministro Saragat, fu ritenuto che la strada più breve fosse quella dell'iniziativa parlamentare. Il 29 ottobre, pertanto, presentai alla Camera la proposta di legge (cioè tre

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

giorni dopo la scadenza) ed il giorno 14 corrente chiesi al Presidente della Camera che essa fosse deferita alla Commissione in sede legislativa. Tutto ciò, appunto, per realizzare al più presto questa sanatoria, che, ripeto, elimina la dolorosa paralisi nella attività dei cantieri.

PERTUSIO. Riferendomi alle argomentazioni dell'onorevole Capacchione, mi sembra di ricordare che, quando elaborammo la legge, si avesse la sensazione, da certi indizi che si erano già manifestati, che le domande sarebbero affluite numerose. Tanto che si determinò in noi il convincimento ottimistico che, se i nostri lavori si fossero svolti con sollecitudine, avremmo potuto sollevare le disagiate condizioni dei lavoratori dei cantieri. È certo questo intendimento, in sé lodevole, che ci ha indotto a fissare dei termini che si sono, poi, dimostrati inadeguati.

Un punto essenziale in ordine a questa discussione generale mi sembra dovrebbe essere questo: possiamo ritenere che vi sia stata da parte dei beneficiari di questa legge una inerzia inescusabile, che giustifichi il rigore della decadenza?

Io ritengo che una serie di circostanze, di impedimenti, di difficoltà abbiano fatto sì che il termine sia scaduto, e che costoro si siano trovati nella impossibilità di dar seguito a quella procedura che dovevano osservare secondo la legge. Se noi ci convinciamo in tale senso, mi sembra che la discussione su questo punto, dovrebbe esaurirsi.

Rimarrebbe, allora, da stabilire se dobbiamo limitarci ad un semplice spostamento dei termini previsti dalla legge o se, dal momento che siamo qui raccolti e si è rivelata la necessità di alcune precisazioni per rendere maggiormente operante la legge stessa, dobbiamo altresì approvare degli emendamenti.

GIULIETTI. È fuor di dubbio che da parte di coloro che dovevano avanzare domanda per la costruzione di queste navi non vi è stata alcuna deficienza, alcuna negligenza, e che perciò la proroga dei termini si impone, in linea di principio.

Interessante, invece, è individuare le cause per cui la legge è rimasta inoperante. I tre mesi di tempo erano più che sufficienti: sta di fatto, però, che i mezzi finanziari sono stati assicurati con tale ritardo da far sospendere tutte le operazioni.

Inoltre, la legge stabilisce che un certo comitato deve determinare in tempo utile il tasso d'interesse dei finanziamenti; ma, a tutt'oggi, non conosciamo quale esso sia.

Ora, come può un armatore ordinare una nave senza conoscere questo importantissimo elemento? Voi sapete che un terzo del costo della nave è dato all'armatore come contributo dello Stato per la differenza di costo tra la nave costruita in Italia e la similare costruita all'estero, e che il 40 per cento del valore della nave è dato all'armatore sotto forma di finanziamento; finanziamento che viene disciplinato dall'I. M. I., il quale ottiene la disponibilità liquida attraverso la emissione di obbligazioni. Chi acquista le obbligazioni, evidentemente, vuole un utile; l'I. M. I., vuole un certo guadagno, necessario per il suo funzionamento; sicché questo interesse sulle obbligazioni, aumentato delle commissioni bancarie, ecc., va a finire, poi, a carico dell'armatore che chiede questo denaro. Quale sarà l'interesse? Il 6, il 7, l'8, il 9 per cento? Non si sa. Un armatore, prima di imbarcarsi in un'impresa, deve fare i conti, deve fare un preventivo. Come può farlo, se il tasso di interesse non è ancora conosciuto?

Voi potete prorogare tutto ciò che volete, ma se questo comitato tecnico non si pronuncia, noi ci troveremo domani di fronte alla necessità di un'altra proroga.

Chiedo, quindi, all'onorevole ministro quando si riunirà questo comitato.

PRESIDENTE. La legge, però, non prevede che il comitato tecnico abbia l'incarico di stabilire i tassi.

GIULIETTI. Non parlo del comitato tecnico, ma dell'altro comitato che ha questo compito.

PRESIDENTE. La legge per le nuove costruzioni non prevede il trattamento di finanziamento da farsi da quegli istituti, che possono anticipare il 40 % con la garanzia dello Stato. Questa parte era riservata al Ministero del tesoro, il quale avrebbe dovuto, sia per i finanziamenti diretti dello Stato, sia per gli altri finanziamenti dell'I. M. I., eventualmente, fissare certe condizioni. Ciò fu oggetto di un voto della nostra Commissione, in quell'epoca, affinché il ministro della marina mercantile, in accordo con il ministro del tesoro, predisponesse una disciplina di questi finanziamenti. Purtroppo, fino ad oggi non vi si è addivenuti, perché essa è contemplata nel disegno di legge in elaborazione riguardante tutti gli interventi dello Stato nelle varie branche dell'attività costruttiva del nostro paese. Oggi, quindi, non potremmo che ripetere questo voto, dato che la legge della quale si discute non ne parla.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

GIULIETTI. Questa dichiarazione dell'onorevole Presidente è di una gravità enorme: tutti i nostri lavori sono interrotti, non possiamo costruire, perché nessuno fa costruire le navi se non conosce il tasso d'interesse. È proprio su questo punto che richiamo la massima attenzione dell'onorevole ministro. Noi non dobbiamo confondere il comitato tecnico, che agisce nella sfera della marina mercantile, con questo comitato di carattere finanziario che entra nella sfera del Tesoro, almeno in gran parte.

Io ho chiesto ripetutamente di conoscere il tasso d'interesse per la costruzione della « Bixio »; ma non mi è stato mai comunicato. Se si continua di questo passo, si possono approvare tutte le proroghe che si vuole, ma il lavoro sarà completamente annullato.

In sostanza, se questo comitato misto, che è composto di tanti elementi, tra cui vi sono anche i rappresentanti del Ministero della marina, non si pronuncia, non si potrà andare avanti, perché, ripeto, occorre conoscere questo tasso d'interesse.

Veniamo ora alla questione economica, cioè al bilancio.

Supponiamo per un momento che lo squilibrio tra prezzi interni e prezzi esteri, nei confronti di queste navi, aumenti: si arriverebbe al punto in cui il famoso terzo non sarebbe più sufficiente. Voi potrete approvare la legge, ma gli armatori preferiranno comprare navi all'estero. Se il conto non torna, costoro non fanno costruire: per far lavorare i cantieri non basta la legge, ma occorrono le richieste di costruzione.

Quindi, il famoso conto economico ha la sua importanza.

Bene dice l'onorevole Salerno: se vogliamo modificare la legge nelle linee fondamentali, bisognerebbe discuterla in Assemblea, e le cose andrebbero per le lunghe. È necessario tener presente questo aspetto.

E veniamo alla proposta in discussione. È giusto che, trattandosi di una proroga non vi siano delle novità. Però, qualche ritocco vi è. Allora, come si conciliano le idee espresse qui dall'onorevole Orlando e dall'onorevole Salerno? L'onorevole Salerno, praticamente, ha detto: non facciamo ritocchi troppo profondi, altrimenti torneremo in alto mare. L'onorevole Orlando ha detto: si deve discutere il progetto articolo per articolo, per vedere se si può fare qualche ritocco.

Intanto, un ritocco vi è, ed è rappresentato dall'articolo che riguarda le navi da

pesca al di sopra delle 500 tonnellate. Io sono d'accordo nel fatto che più ritocchi si fanno, in questa materia, e meglio è, specie se si tratta non di modificare la sostanza, ma di rendere chiara la dizione degli articoli.

Faccio presente che i danni che ha sofferto la « Garibaldi » sono enormi: si tratta di miliardi. Ricorderete che, a suo tempo, la Camera, con un atto veramente encomiabile, approvò un mio emendamento, attraverso il quale si dette a questa cooperativa qualche sollievo, cioè l'abbuono di 500 milioni. La legge parla chiaro: in ogni caso, si deve garantire alla « Garibaldi » la somma di 500 milioni.

Sembra che sulla parola « garantire » qualcuno voglia bizantineggiare; quando discuteremo questo articolo, spero non avrete difficoltà a formulare una opportuna chiarificazione.

SERBANDINI. Dichiaro subito che sono d'accordo nell'approvazione della proposta. Tuttavia non ci possiamo contentare di questo ma dobbiamo renderci conto di come siamo arrivati a questa grave situazione, altrimenti rischieremo di trovarci di fronte al fatto che questo provvedimento di proroga andrebbe ad urtare contro le stesse difficoltà che ha incontrato il provvedimento che approvammo a suo tempo.

Sono d'accordo con l'onorevole Capacchione, il quale si è voluto riferire ai precedenti.

Ma non so se possiamo richiamarci alla serietà e all'unità: nel nostro paese, oggi, non è bastato che la Commissione dei trasporti, nonostante certe divergenze parziali, approvasse una legge perché questa diventasse operante e perché si rimuovessero certe resistenze che già allora si erano manifestate. Questo è un fatto grave. Noi comunisti, insieme con i socialisti, abbiamo approvato la legge nonostante la criticassimo in alcune sue singole parti. Noi criticavamo il tonnellaggio, che giudicavamo insufficiente al fine di dare lavoro ai cantieri; criticavamo il proposito di ricostruire un naviglio di linea insufficiente nel momento in cui l'America ed altri paesi cercavano di soppiantarci sulle nostre linee tradizionali; ci sembrava che la collettività non fosse garantita, nel senso che avesse determinate contropartite. Comunque, noi abbiamo superato queste critiche: abbiamo sostenuto la legge, l'abbiamo votata. Non solo; ma abbiamo fatto di più.

L'onorevole Capacchione ha ricordato le preoccupazioni che abbiamo avuto, ai fini della ricostruzione rapida, di far sì che la legge fosse immediatamente operante. Credo che

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

dobbiamo tutti rivendicare lo sforzo che abbiamo fatto: non è uno sforzo fatto alla leggera. Quando abbiamo modificato i termini, non abbiamo badato solo agli obiettivi generali di una rapida esecuzione della legge, ma ci siamo preoccupati del fatto tecnico: abbiamo considerato che entro quei termini si poteva dar luogo alla messa in esecuzione della legge.

Noi dobbiamo respingere l'interpretazione che vuole attribuire tutta la colpa a noi, che avremmo sbagliato. La realtà si è dimostrata diversa da come l'avevamo prevista, e l'onorevole Capacchione si è già riferito alla situazione data allora dall'onorevole Saragat. L'onorevole Pertusio ricorderà che noi abbiamo risollevato il problema e abbiamo fatto, durante la discussione del bilancio della marina mercantile, una serie di denunce, che dobbiamo ripetere, perché i fatti le hanno confermate. Abbiamo detto allora che la legge non andava avanti e ne abbiamo anche detto il perché. Nel corso della seduta del 28 settembre — stavano per scadere i termini — l'onorevole Saragat disse, e impostò in tal senso tutta la relazione: « la legge è già operante ». Che cosa abbiamo sentito dire, oggi, dall'onorevole Orlando? « La legge non è operante »!

Ricordiamoci di ciò che disse l'onorevole Covelli qui in Commissione; che v'era qualcuno che non voleva questa legge. È vero o non è vero? Queste cose, per la nostra serietà e dignità, dobbiamo ricordarle. Allora dobbiamo dire chiaramente, onorevoli colleghi, ciò che, del resto, i tecnici, i lavoratori interessati dei cantieri, le compagnie di navigazione dicono e hanno ripetuto recentemente in un convegno a La Spezia, ed in seguito, facendo una serie di richiami al Governo.

Che cosa ho denunciato io alla Camera, che cosa risultava chiaro da queste polemiche, da questa azione? In realtà, dobbiamo ripetere che il nostro armamento ha compiuto un'azione, in certo senso, di sabotaggio a questo sforzo unitario che noi abbiamo fatto di fronte alla necessità. E tutti ne comprendiamo lo scopo. Vi sono talune direzioni di cantieri le quali, come purtroppo altre direzioni di organismi industriali italiani, non sanno oggi resistere, in nome dell'interesse nazionale, alla politica monopolistica dell'America che tende alla smobilitazione dei nostri cantieri. L'armamento ha fatto i suoi guadagni con le *Liberty*, li fa tuttora con le navi sotto bandiera panamense, preferisce acquistare naviglio al-

l'estero, fa viaggiare le navi nelle condizioni che voi conoscete, piuttosto che ricostruire un buono, dignitoso naviglio italiano corrispondente agli interessi del traffico del nostro paese.

E il Governo? Io non so se dobbiamo parlare di passività. Comunque, il Governo — che pure è così pronto ad intervenire contro i lavoratori a difesa degli interessi dei proprietari — dovrebbe dare una qualche sia pure metaforica bastonata a questi armatori, i quali hanno tanto guadagnato, e richiamarli al loro dovere.

Si è chiesto un giorno in questa Camera: « Se intervenissero gli americani, la legge rimarrebbe operante? » Il ministro Saragat disse: « Troverei sempre un ministro del tesoro italiano il quale mi darebbe i mezzi per questa legge ». Queste resistenze, questi ostacoli vi sono stati. Si era detto: se le navi non le farà il grande armamento, le farà la Finmare. Si è passati all'azione in questo senso?

Onorevoli colleghi, io ripeto che noi siamo d'accordo sul provvedimento di proroga. Ma la nostra approvazione la collegiamo a questa denuncia di sabotaggio da parte dell'armamento, di parziale complicità da parte della direzione di determinati cantieri, di passività da parte del Governo, di intromissione straniera per ostacolare questa legge.

Mi sembra, quindi, che noi dobbiamo trovare la formula perché questo provvedimento di proroga sia sì approvato, ma assicurando anche il mezzo per far fronte al sabotaggio di taluni settori alla legge. Se il provvedimento potesse andare immediatamente all'Assemblea ed essere rapidamente approvato, con un ritardo di qualche giorno, al più di una settimana, noi potremmo anche dare ad esso la solennità necessaria.

Vorrei, poi, pregare l'onorevole Corbellini di rendere impegnativo l'annuncio dato dal ministro Saragat, secondo il quale, nel caso non fosse coperto tutto il tonnellaggio da parte dell'armamento libero (il 50 per cento) la quota rimanente sarebbe stata assegnata alla Finmare; e si dica anche, chiaramente, che verrà consegnato in parti proporzionali ai grandi e ai piccoli cantieri il tonnellaggio non completato entro il limite di tempo previsto dalla proposta di legge dell'onorevole Angelini.

E vorrei dire all'onorevole Corbellini ancora una cosa, che esula da questa legge: si parla spesso delle esigenze dei cantieri. Onorevole Corbellini, non pensiamo di andare incontro alla situazione gravissima dei can-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

tieri con questa legge soltanto. L'onorevole Saragat aveva parlato di una seconda legge; bisogna che la preparazione di questa sia accelerata.

Vi è, infine, il problema delle commesse dall'estero, e quello del trattato italo-sovietico. Si intervenga con opportune provvidenze, anche con provvedimenti eccezionali: questo trattato da un anno è inoperante. Esistono delle possibilità con la Polonia, vi possono essere possibilità coi paesi d'oriente e con altri paesi dell'America latina, con altri paesi dell'occidente. Ebbene, si intervenga anche in questo senso: non si punti solo su questo provvedimento.

Si faccia dunque un piano più largo di ricostruzione del nostro naviglio di linea e, in secondo luogo, si cerchi di metterè in condizione i nostri cantieri di avere commesse dall'estero.

DUCCI. Da quanto ha testé detto l'onorevole Serbandini si rileva che nessuna colpa egli muove alla Commissione circa l'inadeguatezza dei termini posti. Il collega Pertusio ha giudicato eccessivo l'ottimismo che ci aveva allora ispirato: esso, invece, era fondato, non campato in aria. Senonché alle ragioni elencate nella relazione Angelini, due molto valide se ne possono aggiungere, avanzate dall'onorevole Salerno. Noi abbiamo preso la decisione di ridurre i termini perché non potevamo prevedere ciò che sarebbe avvenuto. In parte, potevamo solo prevedere il continuo ascendere dei noli, a cui ha fatto riferimento l'onorevole Salerno. Quindi, il nostro ottimismo era giustificato. Ciò che non è stato giusto è quanto ha messo in rilievo l'onorevole Serbandini: l'armamento libero si è comportato, anche per mezzo dei suoi esponenti nella Commissione, in una maniera che, fin da principio, abbiamo compreso a che cosa tendeva. Mentre, da un lato; si sosteneva che scarso era il tonnello che si voleva assegnare all'armamento libero, dall'altro lato (in evidente contrapposizione) si sosteneva che i sussidi erano esigui. Quale la conclusione? Che i liberi armatori erano mossi da uno spirito di filantropia, che io non sono disposto a riconoscere. Essi dicevano: ciò che ci assegnate è troppo poco; noi vogliamo più tonnello; però, il sussidio è troppo piccolo. Quindi, più tonnello avevano e maggiore sarebbe stato il loro sacrificio. Ora, questa è una posizione evidentemente falsa. E poiché non sono riusciti, al momento della compilazione della legge, ad ottenere ciò che volevano, hanno preso un'altra strada, come ha osservato l'onorevole Ser-

bandini: essi hanno posto delle remore e diffuso la convinzione che oggi si è giunti a questa situazione, per la semplice ragione che i liberi armatori hanno fatto tutto il possibile dal canto loro, ma non sono riusciti a presentare le domande in tempo utile.

Mi diceva l'onorevole Cappa che speculare è anche lavorare. Io non discuto su questa affermazione: può darsi che l'onorevole Cappa, in un certo senso, abbia ragione; ma nel senso col quale io interpreto le sue parole, non l'ha.

Bisogna richiamare questa gente al senso della realtà, non dico al senso del patriottismo perché lo ritengo inutile; bisogna, soprattutto, far loro intendere che non vi è alcuna intenzione da parte del Governo di ritoccare questa legge in maniera che possa essere aumentato il sussidio per le nuove costruzioni. L'unico modo per tagliare la testa al toro sarebbe quello di dir loro: non volete farle voi, perché i sussidi sono troppo pochi? Allora, le assegnamo alla Finmare, la quale le gestisce, e così si risolve la questione. Naturalmente essi insorgeranno dicendo che si vuol sopprimere, schiacciare la navigazione libera.

Il contrasto continua a sussistere, e continuerà all'infinito, se il ministro non farà comprendere in modo deciso che aumenti sui sussidi non saranno accordati e che, se vogliono costruire le navi, nell'attuale situazione internazionale del naviglio e del costo della sterlina, lo facciano. Se non vogliono farlo, lo Stato è pronto a passare le commesse alla Finmare.

Vorrei fare un'altra osservazione. Non dico che, in linea di principio, non sia opportuno fare qualche ritocco alla legge, ma faccio mia l'osservazione dell'onorevole Salerno: questo progetto di legge ha il chiaro e preciso scopo di sanare una decadenza e di rinnovare i termini. Ma non posso fare a meno di dar ragione all'onorevole Capacchione quando esprime il dubbio che, dietro tutti questi ritocchi, vi possa essere anche involontariamente — non voglio dire deliberatamente — la volontà di favorire qualcuno. Quindi, meno ritocchi si fanno e meglio sarà. In tal modo la legge sarà approvata più rapidamente, e verrà meno l'eventualità di cui ho parlato.

SEMERARO SANTO. Sono d'accordo sulla proroga. Penso che una delle maggiori preoccupazioni deve essere per noi quella di evitare, per quanto sia possibile, emendamenti alla legge, perché, se dovessimo, come qualcuno ha proposto, portarla in discus-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

sione davanti alla Camera, temo che essa non potrebbe essere perfezionata in tempo utile per dare al più presto lavoro ai cantieri.

A mio avviso, un sabotaggio vi è stato. A me risulta che alcune società meridionali hanno fatto enormi sforzi per trovare denaro, ma non è stato loro possibile. Inoltre, la Commissione ha assegnato quel 30 per cento a società quasi inesistenti, o esistenti da appena pochi giorni, recando nocumento ad alcuni cantieri, come quello di Castellammare.

SALERNO. La Navalmeccanica ha avuto due navi.

SEMERARO SANTO. Alcune società meridionali non hanno nessuna assistenza economica. Quindi, richiamo l'attenzione del ministro affinché voglia riesaminare questa questione, anche perché vi sono delle lagnanze da parte di alcune società, le quali affermano che alcuni cantieri praticano prezzi troppo elevati rispetto ad altri.

Bisogna dare assicurazione ai cantieri che potranno iniziare la costruzione del naviglio al più presto.

LOMBARDI RICCARDO. Condivido perfettamente le preoccupazioni espresse dai colleghi: ma è indispensabile che questa legge di proroga venga applicata rapidamente.

L'opera di sabotaggio (consčia o incoscia, non importa sapere), certo, vi è stata. I vantaggi che alcuni armatori e i cantieri si ripromettevano sono stati in parte frustrati anche per l'intervenuta oscillazione dei noli. Quindi, si comprende che vi siano resistenze. E si comprende che, quando lo Stato fa gravi sacrifici per assicurare un contributo che superi lo squilibrio tra i nostri prezzi e quelli esteri, è certo che non deve essere soltanto lo Stato ad accollarsi questi sacrifici, ma deve esservi uno sforzo concorde di tutte le categorie interessate. È giusto che queste cose si facciano seriamente. Quindi, la necessità che le preoccupazioni dei nostri colleghi trovino risonanza è da me condivisa: la discussione dovrebbe, necessariamente, svolgersi dinanzi alla Camera e al Senato. Ora, se questa discussione potesse esaurirsi nel corso della settimana ventura, io aderirei senz'altro. Però, essendomi informato sui programmi dei lavori parlamentari, sarebbe, a quel che pare, estremamente difficile condurre a termine la discussione stessa, con l'aggravante che, portando la discussione alla Camera, dovrebbe esservi, poi, analoga discussione al Senato: il che ritarderebbe l'applicazione della legge di almeno un mese. Per i lavori cantieristici questo ritardo sa-

rebbe preoccupante, e farebbe ricadere sulla nostra Commissione la responsabilità di un tale ritardo.

Io credo che, malgrado la proroga, vi saranno ancora serie resistenze. Ma il ministro deve vincerle con mezzi, non dico coercitivi, ma, quanto meno, di pressione sugli armatori e sui dirigenti dei cantieri. Il ministro ha questi mezzi: non v'è bisogno di suggerirli.

Ora, vorrei pregare gli onorevoli colleghi, che hanno espresso giuste preoccupazioni, di concordare ancora una volta in una posizione unitaria e unanime, che non faccia ricadere sulla Commissione una responsabilità che essa non vuole assumere e che nessuno di noi, individualmente, si vuole assumere: se non altro, per non dare esca al sospetto di un'azione ritardatrice. Però, bisogna trovare la forma perché questo nostro voto e le nostre preoccupazioni abbiano un'eco.

PRESIDENTE. Farò in modo che sia data la massima pubblicità alla nostra discussione, specialmente attraverso la stampa.

LOMBARDI RICCARDO. Spero che, dopo queste premesse, i colleghi rinunceranno a chiedere che la discussione sia portata in Assemblea. Altrimenti, vi sarebbe il pericolo che il Senato apporti degli emendamenti, per cui la proposta dovrebbe ritornare nuovamente alla Camera. Se effettivamente vi sono interessi che si muovono contro l'applicazione della legge, è molto facile, attraverso accorgimenti di procedura, fare introdurre un emendamento, magari innocuo, ma che ritarderebbe *sine die* l'applicazione della legge.

Lo scopo è questo: visto l'aumento dei noli, occorre arrivare a un intervento più massiccio da parte dello Stato. Oggi noi possiamo ancora agire in una situazione nella quale possiamo dire agli armatori, da una parte, e agli industriali cantieristici dall'altra: voi siete in grado, utilizzando gli aiuti dello Stato, di lavorare.

Fra due mesi o tre, invece, noi ci troveremo di fronte a questa obiezione fondamentale: « Non ci conviene applicare questa legge ». Non dobbiamo favorire questa manovra. Approviamo la legge, perché desideriamo che sia applicata, non per fare un piacere a qualcuno, e vogliamo che il Governo ci garantisca un intervento efficace perché sia applicata.

SERBANDINI. Sono d'accordo su qualsiasi proposta volta ad eliminare le resistenze all'applicazione della legge e quelle che vi

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

saranno ancora, se ci limiteremo a prolungare i termini. Il provvedimento deve essere accompagnato dalla denuncia solenne di queste resistenze e dall'assicurazione che gli impegni assunti dal ministro saranno mantenuti. È contraddittorio e colpevole, da parte nostra, che mentre ci preoccupiamo di far presto, non prendiamo le misure per evitare che gli altri facciano far tardi.

ORLANDO, *Relatore*. Risponderò singolarmente agli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione.

L'onorevole Salerno, ed altri, hanno sottolineato il mio accenno a proposito di eventuali ritocchi quasi nel senso che io voglia rifare la legge. No, assolutamente no, tanto è vero — e l'ho detto — che, personalmente, sono contrario a qualunque modifica. Dirò di più: al fine di adeguare i termini, bastano il primo, il secondo e l'ultimo articolo della proposta di legge. Tutto il resto del provvedimento si può chiamare « revisione », oppure, con l'onorevole Pertusio, più morbidamente: « precisazioni utili ». Ora, alla « revisione » mi oppongo, alle « precisazioni veramente utili » sono disposto ad aderire.

Quanto, poi, alla parte economica, vi è da osservare che essa rappresenta la difficoltà preminente. Si è parlato da taluno dei colleghi di « resistenze » o di « sabotaggio » da parte degli armatori e dei cantieri. Orbene: sento, in coscienza, di dover respingere questo severo ed ingiusto apprezzamento. Ricordo che vi sono domande presentate da armatori e cantieri immediatamente (durante la progettazione della nave) che ancora non hanno potuto essere realizzate per la parte economica. E ciò, non già per sabotaggio dell'I. M. I. o di chi si voglia, ma forse perchè non è del tutto perfetta quella struttura economica organica che è prevista dal capo IV della legge. In esso è detto (art. 21) che il ministro del tesoro è autorizzato a concedere agli enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale e peschereccio la garanzia sussidiaria dello Stato per i finanziamenti da concedere. Non mi risulta che tutto questo meccanismo abbia funzionato alla perfezione.

Cominci, onorevole ministro, con l'affrontare decisamente questa parte della legge. Chi fa costruire la nave, al pari di chi fa costruire qualsiasi altra cosa, ha il diritto e il dovere di conoscere quanto gli verrà a costare, e sin dove, come, quando, lo Stato potrà elargirgli il concorso promessogli. Vi è, dunque, una deficienza gravissima, della quale, peraltro, non fo colpa a nessuno.

Risolve questo punto fondamentale del problema, onorevole ministro, e vedrà che l'ingiusto apprezzamento espresso con le parole « resistenze » e « sabotaggio » perderà ogni valore. È così che confido di aver risposto, sia pure con accenni, alle interessanti considerazioni svolte dall'onorevole Salerno e da altri colleghi.

Venendo, poi, a quanto ha detto l'onorevole Giulietti a proposito degli « interessi » sulle operazioni di finanziamento, lo assicuro che sono d'accordo con lui nel dolermi della mancanza di un'utile impostazione di questo grave problema, tanto più che, contrariamente a ciò che egli ha affermato, la legge non prevede alcun comitato che abbia il compito di determinare interessi, percentuali, ed altro per i finanziamenti. Nel capo IV, che riguarda questa materia, di tante cose si dispone, meno che di interessi. Il comitato al quale ha fatto cenno l'onorevole Giulietti è quello tecnico di cui all'art. 3; ma non ha il compito di stabilire interessi. Nell'articolo 21 che riguarda la garanzia sussidiaria dello Stato, e nell'articolo 24, che riguarda le agevolazioni attraverso i finanziamenti, la questione degli interessi non è trattata. Essa sorge, quindi, soltanto in quanto è inerente, anche se non espressa nella legge, ai finanziamenti.

GIULIETTI. Finanziamento significa prestare denaro ad un certo interesse. Nella parola finanziamento l'interesse è implicito.

ORLANDO, *Relatore*. Sono d'accordo con lei che l'interesse è implicito in ogni finanziamento, ma la legge non ne dispone il tasso, nè determina quale organo debba fissarlo. Quindi la legge si è rimessa alla saggezza del finanziatore.

Per tornare alle doglianze di « resistenze » o di « sabotaggio », ed a conferma che esse sono ingiuste, ripeto che vi è stata una vera e propria valanga di domande per l'ammissione ai benefici, da parte di chi non aveva nessun obbligo di avanzarle. Ora se si afferma che costoro sabotano la legge, che cosa vuol dire ciò? Se un cantiere o un armatore si avvede in precedenza che l'impostazione della legge non è di sua convenienza, non ha nessun obbligo di presentare domande. Invece, diciamo onestamente che, approvata quella legge con un consenso pressochè unanime delle categorie interessate, vi è stato chi ha presentato domanda e poi se ne è pentito. È « resistenza » o « sabotaggio » l'aver dovuto rinunciare a condizioni di favore nella impossibilità, ad esempio, di avere ed ottenere le somme necessarie per il compimento dell'impresa?

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

Nel suo intervento l'onorevole Capacchione ha detto: quando discutemmo la legge, in questa sede ed in Assemblea, fummo noi che portammo il termine, proposto dal ministro, da sei mesi a tre mesi. Affermazione esatta; ma, per quel che mi riguarda, oso ricordare che non fui, allora, presente in Commissione, perché ammalato; diversamente, avrei affermato allora ciò che dissi alla Camera: cioè che i tre mesi mi apparivano sorretti soltanto da un ottimismo eccessivo. Perché non era possibile, in soli tre mesi, giungere all'attuazione del primo passo voluto dalla legge. Il progetto completo e definitivo di una nave, specie se da passeggeri e di grande mole, richiede mesi e mesi di studi, di confronti, di calcoli, di prove. E se già sono state impostate navi transoceaniche, va reso merito alla Finmare che aveva predisposto i progetti per tali navi che, comunque, avrebbe dovuto impostare nel tempo. Osserva l'onorevole Capacchione: noi mettemmo un termine e lo volemmo brevissimo perché si facesse subito. Vero, ed io fui un fervente sostenitore di questa tesi; ma, così visto il problema, perché non ponemmo un termine minore? Avremmo raggiunto l'assurdo. Ne volete una prova? La legge obbliga, giustamente, a dar luogo alle prove nella « vasca » perché, con piccoli ritocchi del modello e, di conseguenza, del progetto, si possano togliere quelle piccole anomalie che la nave presenterebbe, migliorandone, quindi, le caratteristiche. Or bene, è noto che, a seguito delle distruzioni di guerra, ci è rimasta una sola « vasca »: i modelli che attendono la prova sono moltissimi, e questa richiede, d'altra parte, parecchio tempo, perché quei tecnici fanno le cose sul serio, con grande amore e coscienza. Anche questo è « resistenza » o « sabotaggio ».

L'onorevole Pertusio si è riferito alle indagini ulteriori previste all'articolo 2, che dovremo esaminare. Debbo dire che dissento fermamente su questo punto, perché crederemmo altre indagini che non favorirebbero l'immediata applicazione della legge.

In merito, poi, all'intervento dell'onorevole Serbandini, ricordo che egli ha accennato a « resistenze » di armatori e cantieri per rendere la legge inoperante. Ma resistenze vi sono state anche da parte della Finmare? la quale, se non ha presentato i contratti nei termini, ha fatto qualcosa di più e di meglio: ha impostato sugli scali le navi prima ancora di avere i finanziamenti e prima ancora di presentare i contratti registrati al Ministero.

CAPACCHIONE. Se la Finmare aveva preparato i progetti, come mai non hanno fatto lo stesso gli altri?

ORLANDO, *Relatore*. Ho già detto che la Finmare aveva predisposto i progetti già da tempo, per conto proprio; gli altri armatori non potevano fare egualmente, ma soltanto dopo avvenuta l'assegnazione. E badate che vi sono stati progetti definiti in tre mesi; un prodigio, non una « resistenza » o un « sabotaggio »!

Si dice, inoltre, che gli armatori preferiscono « scassoni » e navi vecchie pur di non costruirne delle nuove. Contesto tale affermazione perché gli onorevoli colleghi sanno che sono state presentate domande di navi — e non da parte della Finmare, ma da armatori privati — non solo con dormitori degni, ma persino con cabine singole per ciascun membro dell'equipaggio, dal mozzo al comandante, cabine ventilate, riscaldate. E tutto ciò significherebbe non voler costruire, e bene, e vorrebbe dire preferire le navi vecchie?

GIULIETTI. Queste cose le hanno realizzate tutte le marine civili. Vi è una norma internazionale sulla costruzione di questi alloggi di bordo.

ORLANDO, *Relatore*. Onorevole Giuliotti: vuole che diciamo agli armatori che quanto sopra rappresenta ancora troppo poco? Non mi pare!

L'onorevole Serbandini ha detto qualcosa sulla quale è bene soffermare l'attenzione di noi tutti. Ha detto ciò che osai affermare anch'io alla Camera: « Ella, onorevole ministro, ci presenta una legge la quale prevede di costruire 260.000 tonnellate. In rapporto con l'efficienza tecnica dei nostri cantieri, la realizzazione di queste 260 mila tonnellate — vale a dire l'onesto lavoro per le nostre brave maestranze — quanto tempo importa? » Questo è il punto. Importa poco tempo, dissi e ripeto, onorevole ministro. Ed è così che l'onorevole Serbandini afferma: « Ci dobbiamo proporre, fin d'ora, il problema del domani ».

Onorevole Serbandini mi consenta di ricordarle che l'onorevole Tremelloni — rappresentante del Governo all'O. E. C. E. sino a pochi giorni or sono — ebbe sollecitazioni onde far comprendere, fin d'ora, l'indispensabile necessità di proporci ulteriori possibilità finanziarie onde assicurare alle nostre maestranze cantieristiche lavoro per un triennio; quel tanto di tempo necessario onde mettere in grado i nostri cantieri di sopravvivere, di mantenere le maestranze tranquillamente al lavoro, e raggiungere quella

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

rotazione normale di bastimenti da costruire in sostituzione dei vecchi, e così di seguito. La richiesta da chi venne avanzata all'onorevole Tremelloni? Dai cantieri, vale a dire dai « sabotatori » di questa legge, come ingiustamente è stato affermato. E, con la richiesta di altri 45 miliardi, l'onorevole Tremelloni seppe proprio dai cantieri che si sarebbero assicurati tre anni di lavoro alle maestranze. Come vede, onorevole Serbandini, il suo proposito è più che mai condiviso da tutti, qui e fuori di qui.

In quanto, poi, al trattato italo-sovietico, ricordato sempre dall'onorevole Serbandini, rispondo che ho avuto agio di soffermarmi ad esaminarlo per la parte che riguarda le commesse navali. Esso dava concreta ed immediata possibilità di costruire taluni rimorchiatori in Italia, tanto che l'accordo fu raggiunto ed i rimorchiatori sono in costruzione. Speriamo che altre commesse la repubblica sovietica concreti con i nostri armatori. Ed in proposito dobbiamo tutti associarci all'invito, da ogni parte rivolto all'onorevole ministro, perché si secondino le commesse dall'estero, onde contribuire — prima che siano esauriti gli intenti della legge 8 marzo 1949, n. 75 — a non trovarci in nuove e penose angustie.

In proposito ho appreso dai giornali che è stata varata, in questi giorni, una grande motonave per l'Argentina: Dio voglia che ve ne siano molte di queste solenni cerimonie.

L'onorevole Ducci ha voluto soffermarsi sul problema dei termini. Quelli che ci proponiamo di concretare in ulteriori tre mesi, se dovessero riferirsi ad una nuova situazione iniziale — escludendo, cioè, dal beneficio, i ritardatari ed assegnando ad altri — sarebbero egualmente inefficaci; se a favore degli attuali assegnatari, ho già detto, possono essere sufficienti, sempre che sia risolto il problema dei finanziamenti.

Quanto alle assegnazioni ai cantieri, debbo ricordare — circa il 30 per cento attribuito a quelli meridionali — che, fissando questa percentuale di favore, la Camera fece benissimo sotto tanti aspetti che oggi è superfluo ripetere. Peraltro la potenzialità massima dei cantieri del Mezzogiorno, essendo inferiore a tale percentuale, porta, per forza di cose, a talune difficoltà, che confido assai presto superabili! E non dimentichiamo che se ai cantieri del sud abbiamo assegnata una percentuale forse doppia delle loro possibilità, a quelli del nord abbiamo dato, in proporzione, molto meno in rapporto alla loro potenzialità.

SERBANDINI. Ciò facendo, abbiamo assicurato lavoro ai cantieri del sud per un lasso di tempo più lungo; vorrà dire che i cantieri del nord troveranno altro lavoro.

ORLANDO, *Relatore*. Spero anch'io, onorevole Serbandini, che lo trovino, per quanto oggi non so dove. L'onorevole Ducci si chiede e ci chiede: i sussidi che abbiamo previsti — cioè i noti 35 miliardi — sono pochi per gli intenti che ci proponemmo con questa legge? No, non son pochi perché abbiamo dato tutto quello che potevamo dare; tanto che 35 miliardi, in questo momento, rappresentano una somma imponente che grava sulla pubblica finanza. Se armatori e cantieri ritengono che tale somma — la quale, in percentuale, rappresenta circa un terzo del costo delle unità ed a carico dello Stato a fondo perduto — è poca, non commettano navi. Le imposterà la Finmare.

Concordo con quel che ha detto l'onorevole Semeraro in quanto alle assegnazioni. Fui contrario, in linea di massima, alla norma per la quale il ministro può scegliere i cantieri dove far costruire le navi: tra l'altro si è dimenticato che la commessa di una nave implica cieca fiducia verso chi la costruisce. È vero che il ministro Saragat ha — con esemplare discernimento — assecondato più che ha potuto le richieste degli assegnatari; ma ciò non ha evitato la situazione segnalata dall'onorevole Semeraro, e per la quale è egualmente vero che il cantiere di Monfalcone sta già costruendo per conto della Finmare, mentre qualche cantiere dell'Italia meridionale è ancora fermo.

Penso che questo problema è legato a quello generale della cosiddetta « proroga »; più propriamente, con il « reintegrare » i ritardatari, anche tali cantieri avranno modo d'iniziare i lavori, e, come si è visto, in proporzione maggiore che non quelli del nord.

L'onorevole Lombardi ha ripreso efficacemente, come sempre, il tema accennato dall'onorevole Serbandini: solennità da dare al provvedimento in esame.

Se — egli ha detto — per ottenere l'approvazione della proposta di legge da parte dell'Assemblea dovessimo incorrere in un ritardo di circa sette giorni, non dovremmo esitare. Ma, onorevole Lombardi, sei, sette giorni non bastano; potrebbero trascorrere mesi tra difficoltà di procedura e pericoloso groviglio di emendamenti. A parte che l'Assemblea è già tanto impegnata in problemi gravi ed a parte, poi, l'intervento del Senato. Vi prego: evitiamo questa possibilità di ulteriore ritardo; anzi invitiamo il nostro Pre-

sidente a rivolgere caldo appello al presidente della Commissione competente del Senato onde sia discusso, e subito, il provvedimento, prima che altro tempo trascorra.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Dopo l'ampia discussione che è stata fatta, sarò breve e schematico. Ringrazio gli onorevoli colleghi per tutti i consigli che mi hanno dato e che mi potranno essere assai utili. In questi dieci giorni, io mi sono già chiesto: che cosa posso fare nell'interesse dei cantieri, pur non avendo la possibilità di dare l'approvazione a nessun contratto perché scaduti i termini? Ho convocato qualcuno degli inadempienti e ho detto: continuate a lavorare, come se i termini non fossero scaduti. Intanto arriveremo alla discussione in Commissione o in Assemblea, e non si perderà tempo. Così ho anche detto al rappresentante dell'I. R. I.: mettete gli alti forni in funzione: se l'acciaio non servirà per le navi, servirà per le rotaie. Così ho ripetuto al rappresentante della Finmare, il quale mi ha espresso la speranza che entro il più breve termine si possano portare a completamento tutti i contratti.

Insisto su questa questione tecnica di organizzazione, soltanto perché voi sapete che io, in fondo, non pretendo di avere uno strumento immediato per raggiungere il fine ultimo di stipulare i contratti, ma di avere un grosso volume di lavori, valutabile a circa 100 mila tonnellate. Penseremo poi, se qualche armatore sarà inadempiente, a spostare i lavori da un armatore all'altro ed alla ripartizione dei lavori stessi.

Vi garantisco che mi sono preoccupato di questa urgenza e che seguo il metodo che sto seguendo per le ferrovie, il quale, a mio modo di vedere, ha funzionato bene per la ricostruzione ferroviaria: in un tempo non tanto lungo da questi cantieri sono usciti tre navi e il 25 corrente uscirà un *ferry-boat* che sarà adibito al traffico tra il continente e la Sicilia.

Quando ho letto questa legge, mi sono accorto che bastava fare alcune piccole modificazioni — che avrei potuto indicare anche senza aver parlato con l'onorevole Angelini — limitatamente ad uno o due articoli. La proposta di legge dell'onorevole Angelini, è, però, più profonda e completa e permette di fare una scelta tra armatore e armatore.

L'« Ansaldo », la « Piaggio », la « Fiat » sono state prescelte per alcuni lavori, eppure ciò è stato fatto con un certo criterio, per cui critiche fondamentali non si sono avute.

Quindi, è sufficiente avere lo strumento che ci consenta di riaprire i termini e, intan-

to, non perdere tempo per ciò che riguarda i lavori. In queste condizioni, però, questi non si possono iniziare, se non vi è il contratto firmato, donde l'urgenza della legge.

Circa il problema dei finanziamenti, come sapete, essi sono di due specie: l'uno è fatto dallo Stato attraverso il contributo e l'altro dai privati. Per i privati è difficile stabilire il finanziamento perché le possibilità finanziarie possono variare a seconda di chi lo richiede. Per il finanziamento dello Stato, la difficoltà relativa allo sblocco dei miliardi del fondo-lire, è stata recentemente superata. Evidentemente, lo Stato non poteva impegnarsi finché non aveva i mezzi. Tuttavia, siamo andati più avanti poiché abbiamo detto che lo Stato avrebbe provveduto per i bilanci preventivi degli anni successivi con ulteriori quote del fondo straordinario per le costruzioni, provvedendo poi per i rimborsi. Comunque, difficoltà di questo tipo non esistono, anche se il Congresso americano non ha potuto dare che un finanziamento limitato per i primi anni: intanto prendiamo questo finanziamento di 34 miliardi ed andiamo avanti il più rapidamente possibile.

Riguardo alla situazione dei cantieri, la legge rappresenta un valido strumento: i cantieri possono lavorare ed equilibrare il loro lavoro, che può essere anche complementare rispetto a quello delle navi, poiché in Italia, a differenza di ciò che avviene in altri paesi, i cantieri hanno anche le loro officine. Abbiamo, infatti, dei cantieri che costruiscono carrozze ferroviarie e locomotori, come l'Ansaldo, la Piaggio, i cantieri di Ancona, ecc.

Quindi, con una attrezzatura di questo tipo, attraverso la ricostruzione ferroviaria, io posso impegnarmi a raddoppiare il complemento per poter far lavorare razionalmente i cantieri. Vi è, poi, la difficoltà della scelta della nave. Abbiamo navi che non saranno più costruite poiché gli armatori, i quali credevano di fare i loro affari, possono ancora avere dubbi sulla possibilità di realizzarli. Noi potremo assegnare 230 mila tonnellate e potremo completare le 970 mila tonnellate di domande, anche perché non sono certamente sufficienti le 230 mila tonnellate a completare il nostro naviglio, sia libero che di linea. Quindi potremo eventualmente ritardare questa possibilità finale, ma i lavori potrebbero, intanto, essere iniziati. Nè, credo, conviene subito fare una organizzazione contemporanea, a distanza di pochi giorni, data la carenza delle materie prime. Il programma di ricostruzione della siderurgia presuppone, gradualmente, la sistemazione razionale di

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

questa produzione col criterio fondamentale di ridurre i costi del materiale siderurgico, e, quindi, influirà in modo benefico anche sulle costruzioni navali.

Concludendo, vi pregherei di dare al Governo questo strumento, necessario per poter continuare l'opera intrapresa.

Sullo studio fatto dall'onorevole Angelini non avrei osservazioni da fare. Se vi è qualche ritocco di forma, sarò ben lieto di accettarlo. Soprattutto prego di darmi questa facoltà, per la quale qualche cantiere possa cominciare a dar subito lavoro ai suoi operai.

Sarò ben lieto se la Commissione, col suo voto unanime, sottolineerà l'importanza del problema, soprattutto sotto il profilo dell'occupazione della mano d'opera.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Do lettura degli ordini del giorno che sono stati presentati:

« L'VIII Commissione permanente della Camera dei Deputati, riunita in sede legislativa il 18 novembre 1949; esaminata la proposta di legge d'iniziativa parlamentare del deputato Angelini recante modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento; ritenuto che la proposta proroga dei termini deve essere accordata onde rendere ancor meglio operante la legge medesima; considerato che tra le cause che sin qui hanno potuto ostacolare la pronta realizzazione di essa è da ritenere preminente quella riguardante le difficoltà di contrarre il finanziamento garantito dallo Stato, come dal Capo IV della legge medesima; convinta che — specialmente per le costruzioni minori e per quelle da pesca — si renda indispensabile l'urgente intervento del ministro per il tesoro, di concerto con quello per la marina mercantile, ai fini previsti dall'articolo 21; certa che grandi istituti finanziari di diritto pubblico potrebbero, se autorizzati all'esercizio del credito navale e peschereccio, effettuare direttamente i finanziamenti stessi; rivolge fervido invito al Governo a voler provvedere, al più presto, in tal senso, e non oltre gli ulteriori termini che vengono concessi attraverso la proposta di legge che viene accolta ».

ORLANDO.

« La Commissione dei trasporti, nell'approvare la proposta di legge prorogante i provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, fa appello al Governo ed ai settori interessati per-

ché — di fronte alla esigenza nazionale di tamponare la grave crisi dei cantieri che mette in pericolo il pane per le valorose maestranze cantieristiche e di non tardare oltre nella ricostituzione del nostro naviglio di qualità — siano superate difficoltà e resistenze di qualsiasi natura, in modo da procedere alla immediata applicazione della legge ».

SERBANDINI — LOMBARDI RICCARDO -
PERTUSIO — MAZZA — GIULIETTI.

« L'VIII Commissione, considerato che è assolutamente indispensabile che la legge 8 marzo 1949, n. 75, sulle costruzioni navali, diventi operante per dare subito inizio a tutto il complesso di costruzioni previste dalla legge stessa e poter così assicurare alle maestranze interessate il lavoro da cui dovranno trarre l'alimento necessario alla loro esistenza; invita, con unanime voto, il Governo a fare — attraverso tutti i suoi competenti organi — tutto ciò che occorre onde quanto sopra sia senz'altro realizzato ».

PETRUCCI.

Domando il parere del Governo su questi ordini del giorno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Accetto i tre ordini del giorno.

PRESIDENTE. Siccome i tre ordini del giorno praticamente rispondono ad esigenze che la Commissione ha ritenuto, durante la discussione, di dover segnalare, possiamo metterli in votazione ed approvarli congiuntamente. Se non vi sono obiezioni, pongo in votazione i tre ordini del giorno così come sono stati testè letti.

(Sono approvati).

Passiamo all'esame dei singoli articoli:

ART. 1.

« I riferimenti alla « legge » contenuti nel presente provvedimento si intendono fatti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Non essendovi emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

« La mancata presentazione al Ministero della marina mercantile, nel termine indicato nell'articolo 13 della legge, della copia autentica del contratto di costruzione regolarmente registrato, non determina la deca-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1949

denza dai benefici della legge stessa se l'interessato dimostri al Ministero che la mancata presentazione dipende da cause non a lui imputabili e, qualora si riferiscano a rapporti con i cantieri, siano obbiettivamente giustificabili.

L'interessato che intenda ottenere la sanatoria suddetta deve presentare, entro il termine di giorni quindici dalla data di entrata in vigore della presente legge, apposita istanza corredata dai relativi documenti.

Ove il ministro per la marina mercantile ritenga di poter concedere la sanatoria, nel relativo provvedimento assegna il nuovo termine entro cui il contratto di costruzione deve essere prodotto ed il termine entro cui la costruzione deve essere iniziata. I nuovi termini non possono essere superiori rispettivamente a mesi tre e a mesi sei a decorrere dalla data del provvedimento di sanatoria.

Il termine di tre mesi per la presentazione del contratto di costruzione non si applica alle costruzioni previste dall'articolo 26 della legge.

Il triennio stabilito per le nuove costruzioni dall'articolo 1 della legge decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge».

Questo articolo è stato molto discusso sotto il profilo di ordine giuridico, da un lato, e di ordine pratico dall'altro. Il ministro ha dichiarato che una quantità notevole di armatori sono pronti a presentare il contratto; altri non sono pronti, per le ragioni spiegate dal relatore. Io avrei introdotto una formula di questo genere: quindici giorni dopo la scadenza, coloro che erano stati ammessi dovevano fare una istanza di sanatoria. Si prospetta, però, il quesito: la sanatoria di per sé dà diritto alla proroga, o si deve, invece, fare un'indagine per decidere caso per caso? Vi sono armatori i quali possono giustificare la mancata presentazione dei contratti; ma vi sono anche altri che non hanno voluto, che non si sono messi d'accordo con il cantiere, sia pure a causa delle condizioni finanziarie che non hanno loro consentito di mettersi d'accordo. Quindi questi ultimi dovrebbero giustificarsi e, se l'esito dell'indagine dovesse essere negativo nei loro confronti, si renderebbe disponibile un quantitativo di tonnellaggio che potrebbe essere assegnato agli altri concorrenti. In sostanza, questa è la ragione che mi ispirava: dare al ministro la possibilità di una certa discriminazione, per individuare quei sabotaggi che, forse, in qualche maniera si sono verificati.

ORLANDO, *Relatore*. Non sono d'accordo. Innanzitutto siamo chiamati non a « prorogare i termini » della legge perchè già scaduti; non a concedere « sanatorie » che, incidendo su diritti di terzi, tornerebbero a tutto danno dei non ammessi ai benefici della legge i quali attendono le scadenze per poter aspirare all'ammissione. Orientiamoci piuttosto per la *restitutio in integrum*, col riporre, cioè, gli interessati nella condizione di prima.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Non si può prorogare ciò che è già scaduto.

ORLANDO, *Relatore*. Comunque, di fatto, siamo invitati a spostare il termine di cui all'articolo 13 della legge. È questo — su cui siamo d'accordo tutti — che deve essere consacrato nella legge in esame. Ma, ciò posto, perchè disporre una discriminazione che offende quanti — pur avendo tentato di fare e ancora vogliono fare — non sono giunti in tempo, di certo per le difficoltà ben note più che per « resistenze » o « sabotaggio »? Perchè dare al ministro altro lavoro con poteri discrezionali? Tutte le domande, meno tre soltanto, dovrebbero, di nuovo, essere vagliate, e perderemmo altro tempo. Riportiamoci alla chiara relazione dell'onorevole Angelini; egli ha messo in grande evidenza molti tra i motivi che non hanno consentito, salvo ai tre adempienti, di presentare i contratti. E la Finmare è tra gli inadempienti. Io ho aggiunto altri motivi; i colleghi altri ancora. È per questo che ho suggerito non la « sanatoria », come propostaci, bensì la *restitutio in integrum* senza discriminazioni ma con l'impegno solenne di porre senz'altro sugli scali le nuove costruzioni. E l'impegno solenne per gli uomini d'onore, val più di un qualsiasi contratto.

PRESIDENTE. Non v'è altro che la sanatoria, non potendosi prorogare il termine. Ma è anche necessaria una forma rapida di controllo, per discriminare coloro i quali volontariamente non hanno presentato i contratti.

La domanda pura e semplice di sanatoria ammetterebbe *de jure* il diritto di proroga, e perciò verrebbe a favorire anche gli immeritevoli.

Comunque, se i colleghi troveranno una formula migliore, tanto meglio.

Data l'ora tarda e l'impossibilità di concludere la discussione in poco tempo, ne rinvio il seguito alla prossima seduta.

La seduta termina alle 12,55.