

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XXXIV.

## SEDUTA DI VENERDÌ 31 MARZO 1950

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

## INDICE

	PAG.
<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	385
PRESIDENTE . . . . .	385, 386
PERTUSIO . . . . .	385
<b>Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
ANGELINI ed altri: Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (1132). . . . .	386
PRESIDENTE 386, 387, 388, 390, 391, 392, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403	
SERBANDINI 386, 387, 389, 393, 395, 396, 397, 398, 400, 401	
SIMONINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	386, 390, 392, 393, 394, 395, 397
ORLANDO, <i>Relatore</i> 386, 387, 388, 389, 395, 396, 397, 399, 400, 402	
DUCCI . . . . .	388, 391, 394, 397, 398, 401
SALERNO . . . . .	389, 392, 393, 397
PERTUSIO . . . . .	389, 395, 400
JACOPONI . . . . .	391, 401
CARONITI . . . . .	392, 395
MAZZA . . . . .	394, 403
GIULIETTI . . . . .	401, 403
COLASANTO . . . . .	403
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	404

## La seduta comincia alle 9,10.

SEMERARO SANTO, *Segretario*. legge il processo verbale della precedente seduta.

(È approvato).

## Sull'ordine dei lavori.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Chiederei, se possibile, che sia subito discusso ed approvato il disegno di legge riguardante le modificazioni al codice postale e delle telecomunicazioni, già approvato dalla nostra Commissione e modificato dalla competente Commissione del Senato (Disegno di legge n. 983 B).

PRESIDENTE. Non è possibile perché l'onorevole ministro competente mi ha pregato di rimandare tale discussione onde consentirgli di portare alla Commissione alcuni elementi precisi.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. La questione si riduce a 30 mila lire l'anno di economia. Vale la pena per 30 mila lire l'anno di interessi, di chiedere chiarimenti? Io proporrei quindi che il disegno di legge si approvi senz'altro. La cosa è di così trascurabile entità che non vale la pena di soffermarsi troppo.

PERTUSIO. Mi associo alle considerazioni del collega Jervolino.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

PRESIDENTE. Noi avevamo stabilito di ascoltare il ministro. Siccome il ministro non può intervenire oggi, la discussione di questo disegno di legge è rinviata alla prossima seduta.

**Seguito della discussione della proposta di legge Angelini ed altri: Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (1132).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge Angelini ed altri: «Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento».

Nella precedente seduta abbiamo ultimato la discussione generale. Passiamo ora all'esame degli 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 ».

SERBANDINI. All'articolo 1 propongo di aggiungere il seguente comma:

« Per l'esecuzione del presente provvedimento, il Comitato tecnico di cui all'articolo 3 della detta legge viene integrato nel modo disposto dalla legge 15 dicembre 1949, n. 945 ».

Mi pare che su questo non vi sia molto da discutere.

PRESIDENTE. C'è un'unica eccezione che sottopongo al buon senso di tutti. Quando noi abbiamo modificato il Comitato, l'abbiamo modificato per una funzione particolare, che era quella della riammissione in termine. E siccome era stata affacciata l'ipotesi che da parte degli armatori si potesse sabotare la legge, si era arrivati all'idea di far partecipare al Comitato anche una rappresentanza dei lavoratori. Questo fu lo spirito. Mentre qui credo che il Comitato tecnico abbia ben poco da fare.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Io sono del parere che si potrebbe tranquillamente eliminare il Comitato tecnico. Probabilmente le cose camminerebbero anche più rapidamente. Comunque non ho difficoltà ad accettare l'emendamento.

ORLANDO, *Relatore*. Aderisco alla proposta Serbandini.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Serbandini, che costituirebbe il secondo comma dell'articolo 1.

(È approvato).

L'onorevole relatore propone il seguente articolo aggiuntivo 1-bis:

« Il ministro per la marina mercantile, nel caso di costruzioni assunte in proprio dai cantieri, ha facoltà di prorogare per non oltre sei mesi il termine per l'inizio della costruzione di cui al primo comma dell'articolo 13 della legge, quando il ritardo sia dovuto a cause non imputabili agli interessati ».

Ricordo ai colleghi che noi facemmo la proroga per gli armatori, ma non per i cantieri. Questo articolo riguarda i cantieri.

SERBANDINI. D'accordo. Ma dove dice: « ha facoltà », propongo di aggiungere: « sentito il Comitato tecnico ».

ORLANDO, *Relatore*. Naturalmente, è implicito.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 1-bis con l'aggiunta proposta dall'onorevole Serbandini.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2:

« Il ministro per la marina mercantile, su domanda degli interessati da presentarsi nel termine di tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, ha facoltà di autorizzare, sentito il Comitato di cui all'articolo 3 della legge, il raggruppamento di più domande di nuove costruzioni ammesse ai benefici della legge a favore d'uno o più richiedenti, per le quali, se decadute, sia concessa la sanatoria, al fine di costruire navi di caratteristiche superiori, purchè non sia superato il limite complessivo di tonnellaggio risultante dalle domande stesse, nonchè il limite complessivo dei contributi già calcolati in base all'articolo 29 della legge, all'atto della ammissione.

La domanda indicata nel comma precedente deve contenere i dati tecnici occorrenti per il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi ai termini dell'articolo 29 della legge ».

ORLANDO, *Relatore*. L'articolo 2, che del resto era stato proposto nella precedente proposta di legge Angelini, tende al raggruppa-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

mento di più domande di nuove costruzioni ammesse ai benefici, quando queste domande possano essere cumulate al fine di costruire navi più rispondenti alle necessità del traffico.

Tengo a far presente che, specialmente per le piccole navi, il provvedimento è opportuno in quanto siamo tutti d'accordo di evitare il più possibile la costruzione di navi piccole.

Qualcuno può obiettare che questo raggruppamento può portare a riunire due domande di costruzione di navi da 500 tonnellate l'una, per richiedere la costruzione di una nave di 10 mila tonnellate. Questo non è proibito; solamente, il contributo statale arriva a 1000 tonnellate, e poi, da 1000 a 10.000 tonnellate, ciascuno costruisce per conto proprio.

Ora a me sembra che, sia per i termini brevi che ammettiamo, sia per la possibilità di conglobare molte unità in minor numero, non ci sia difficoltà ad approvare questo articolo.

PRESIDENTE. A questo articolo l'onorevole Serbandini propone il seguente emendamento sostitutivo e aggiuntivo:

« Dopo le parole: di cui all'articolo 3 della legge; aggiungere le parole: integrato in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 945; e modificare il resto come segue: il raggruppamento di nuove costruzioni già ammesse ai benefici della legge a favore di uno o più richiedenti, al fine di realizzare navi di caratteristiche superiori e di maggiore utilità per l'economia della nazione, anche se oltre il complessivo tonnello e potenza di macchina, risultante dalle assegnazioni stesse, purché sia mantenuta la corrispondenza stabilita nella tabella tra contributo e tonnello e potenza, e senza mai superare la somma dei contributi già accordati ».

SERBANDINI. Io vorrei chiedere al ministro se è proprio necessario mantenere il termine di tre mesi. Il nostro problema fondamentale è quello di non creare nuove ragioni di dilazione.

ORLANDO, *Relatore*. Ma se qui parliamo di unione di navi noi non creiamo un altro inceppamento.

PRESIDENTE. Votiamo l'articolo per divisione. Anziché « Comitato di cui, ecc. », dato che abbiamo approvato l'emendamento Serbandini all'articolo 1, diremo « Comitato tecnico ».

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo sino alla parola « raggruppamento »:

« Il ministro per la marina mercantile, su domanda degli interessati da presentarsi

nel termine di tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, ha facoltà di autorizzare, sentito il Comitato tecnico, il raggruppamento ».

(È approvato).

« di più domande di nuove costruzioni ammesse ai benefici della legge a favore di uno o più richiedenti ».

(È approvato).

Il testo prosegue così:

« per le quali, se decadute, sia concessa la sanatoria ».

Propongo di sopprimere questo inciso.

Pongo in votazione la proposta di soppressione di questo inciso.

(È approvata).

Tolto l'inciso, proseguiamo nel testo;

« al fine di realizzare navi di caratteristiche superiori e di maggiore utilità per l'economia della nazione ».

(È approvato).

Vi è ora l'emendamento Serbandini:

« anche se oltre il complessivo tonnello e potenza di macchina, risultanti dalle assegnazioni stesse, purché sia mantenuta la corrispondenza stabilita della tabella tra contributo e tonnello e potenza, e senza mai superare la somma dei contributi già accordati ».

Come proponente, del provvedimento, dichiaro di essere favorevole all'emendamento.

ORLANDO, *Relatore*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma al quale non vi sono emendamenti:

« La domanda indicata nel comma precedente deve contenere i dati tecnici occorrenti per il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi a' termini dell'articolo 29 della legge ».

(È approvato).

L'onorevole relatore propone il seguente articolo aggiuntivo 2-bis:

« Il ministro per la marina mercantile ha facoltà di ammettere la presentazione di domande per nuove costruzioni da parte di concessionari di servizi indispensabili di comunicazione fra il continente e le isole, che avessero

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

assunto i servizi stessi dopo la scadenza del termine di cui all'articolo 2 della legge.

« Il ministro per la marina mercantile ha altresì facoltà di ammettere la presentazione di domande per la costruzione di navi tipo speciale che non trovino riscontro fra quelle per le quali fu presentata domanda nel termine di cui al precedente comma.

« Le domande dovranno essere presentate entro 60 giorni dalla data di pubblicazione della presente legge ».

DUCCI. Chiedo un spiegazione: è contemplato nella legge che possono essere presentate nuove domande?

ORLANDO, *Relatore*. Sì, al secondo comma.

DUCCI. Ma il secondo comma si riferisce a navi di tipo speciale. Ora, se la legge ha lo scopo di incrementare il più possibile il lavoro dei cantieri, perché non diamo possibilità di lavorare specialmente ai piccoli cantieri che sono in crisi (e che vanno da Alassio fino a Torre del Greco e da Taranto fino a Chioggia), qualora si trovino in condizioni di costruire in proprio e non abbiano fatto ancora la domanda? Se lo scopo è quello di costruire il più possibile e se si ammette che vi è una crisi gravissima in questi piccoli cantieri, perché non cerchiamo di aiutarli?

PRESIDENTE. L'osservazione è giustissima, ma bisogna preoccuparsi anche di una linea di condotta che sia aderente alla realtà della vita del piccolo naviglio. Abbiamo ammesso i raggruppamenti per metterci in condizioni di costruire navi di maggiore portata, perché si sa che le navi fino a 500 tonnellate sono antieconomiche. Oggi bisognerebbe proibire la costruzione di navi di piccola portata: noi vediamo infatti che c'è un'enorme quantità di piccole navi in disarmo. Purtroppo c'è un mercato che non riesce più ad essere acquisito. Di più sappiamo che c'è la questione del trasporto del sale dalla Sardegna al continente, trasporto che era stato fatto sempre dal piccolo cabotaggio, e, malgrado l'intervento del ministro per la marina mercantile presso il Ministero del tesoro, questi non si è convinto che tale trasporto debba essere effettuato col piccolo naviglio. Abbiamo fatto notare che imbarcando il sale sul piccolo naviglio si assicurava il pane a della povera gente; ma è stato tutto inutile, e il piccolo naviglio è stato scartato.

Ora noi ci stiamo mettendo in condizioni di costruire navi sulle 1000 tonnellate di portata, perché le navi più piccole sono antieconomiche; e d'altra parte, bisogna costruire in

ferro perché le costruzioni in legno sono un gravissimo errore in quanto non hanno mercato internazionale e nemmeno mercato assicurativo.

Quindi io sono del parere che sarebbe inutile riaprire il termine, anche se vi fossero i fondi; ma sappiamo che non ci sono per il settore che cade sotto l'articolo 26.

D'altra parte, mi auguro che presto venga all'esame della Commissione tutto un programma relativo al naviglio di piccolo cabotaggio, che contempra, anche la possibilità di demolire le navi di piccolo cabotaggio e dare premi di ricostruzione per il naviglio maggiore. È questa una questione di cui dobbiamo preoccuparci, dato che dobbiamo liberare il nostro patrimonio navale dalle piccole navi che sono inoperanti e vanno in disarmo.

Quindi non si tratta di non voler riaprire il termine; ma, se facciamo questo, noi sollecitiamo l'iniziativa di persone che, dopo molti sacrifici, andrebbero sicuramente in rovina. Noi sappiamo di cantieri che hanno costruito ad un determinato costo e hanno poi dovuto vendere le navi al 25 per cento in meno del costo stesso. Quindi, la nostra responsabilità ci impegna a non facilitare l'aggravarsi di una situazione alla quale, invece bisogna porre rimedio. Anzi, direi, abbiamo già posto rimedio, perché si è formato un raggruppamento di piccole navi sotto le 500 tonnellate, e v'è ora la possibilità di costruire altre due navi in ferro. Bisogna, dunque, che sia perseguita da noi questa forma di aggiornamento del nostro naviglio di piccolo cabotaggio, affinché esso sia adeguato alle esigenze del traffico, e si renda capace di vita economica.

DUCCI. Se la situazione nel campo delle navi di piccolo cabotaggio è questa, mi sembra evidente che nessuno chiederà delle costruzioni antieconomiche. Ma io non credo che i piccoli armatori italiani siano così ingenui — sapendo che vi sono tre o quattrocento navi che raggiungono un massimo di 600 tonnellate, e che si tratta di materiale che va in disarmo — da proporsi di costruire navi della stessa stazza.

PRESIDENTE. Il Ministero ha ammesso 106 domande di pescatori. Ora bisognerà costruire questi pescherecci ed avremo lavoro nei cantieri minori: Piombino, cantieri dell'Adriatico, ecc.

Io spero che il Ministero, di sua iniziativa proponga un disegno di legge che riesami tutta la posizione del naviglio di piccolo cabotaggio. Pregherei, quindi, il collega Ducci di portare questa questione in quella sede,

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

perché non mi pare opportuno fare in questo momento una legge inoperante, o che alletti semplicemente qualcuno a presentare domande. Occorre che questi cantieri si mettano in condizioni di costruire parlando dal principio di non varare navi inferiori a 600 tonnellate e di non costruire in legno.

**SALERNO.** La questione che il collega Ducci pone è di grande rilievo, specialmente per i cantieri minori, e soprattutto per i cantieri meridionali. Il problema è importantissimo. Occorre però esaminare se l'articolo proposto dal relatore abbia, o meno, carattere di eccezionalità, e riguardi solamente le navi destinate alle comunicazioni con le isole (navi per le quali avrebbe dovuto essere destinata da parte dello Stato, ai sensi dell'articolo 25 la cifra di 1.200.000.000 di lire). Invero, attraverso l'ammissione delle domande, si metterebbe lo Stato in condizione di economizzare la suddetta spesa che potrebbe essere, invece, destinata ad altre costruzioni, rendendo più agevole il lavoro degli altri cantieri.

Il collega Ducci propone di risolvere il problema anche nell'interesse dei cantieri minori.

Io non sarei alieno dall'approvare la proposta Ducci, anzi mi riservo di avanzare la stessa proposta allorché si discuterà un emendamento all'articolo 26 della legge, emendamento che abbiamo presentato assieme al collega Mazza, per migliorare le condizioni del piccolo armamento. Perciò, per mio conto, ritengo di rinviare in quella sede la discussione in proposito.

Gli argomenti che il presidente ha prospettato sono certamente anch'essi molto importanti. Purtroppo, noi sappiamo che questo piccolo naviglio dovrebbe andare in demolizione se non serve più, oppure dovrebbe essere modernizzato, perché ormai la stazza di 500 tonnellate non presenta più un esercizio economico.

In conclusione, ritengo che la proposta Ducci sia da prendere in considerazione, però in sede di discussione dell'articolo 26.

**PERTUSIO.** Prego i colleghi di considerare questa situazione, sia in relazione all'articolo 2-bis (che io approvo), sia in relazione a quanto è stato proposto dal collega Ducci, che io condivido.

È come se noi avessimo un vestito già fatto: ci siamo accorti che ha alcuni difetti e che, correggendoli, lo miglioriamo, rendendolo più soddisfacente; però, se è possibile allungare un po' la manica, non si possono aggiungere 20 centimetri ai pantaloni!...

Questa è la verità! L'articolo 2-bis va visto in relazione ai fondi a disposizione.

Quindi, ciò che il collega Ducci dice è esatto in linea programmatica; ma occorre restare nel campo pratico per adattare il nostro lavoro alla correzione dei difetti che abbiamo constatato, in relazione a condizioni contingenti e ben individuate.

**SERBANDINI.** Sono anch'io d'accordo sulla proposta Ducci. Tuttavia, riguardo al 1° comma dell'articolo, la mia opinione è che si debbano mettere le carte in tavola. Noi proponiamo tutti questi emendamenti per far costruire determinate navi e per andare incontro a determinati settori; ma si dica chiaramente che si ha riguardo all'« Eolia », alla « Partenopea » e a determinate società.

Sappiamo tutti che esiste ad un certo punto, la capacità di costruzione di una determinata nave; alludo alla « Sardamare ». Ma i colleghi sanno che i tecnici onesti, che hanno esaminato la cosa, considerano questo il più improduttivo ed antinazionale dei « carrozzoni », perché si tratterà di una nave completamente passiva, che farà concorrenza alla « Tirrenia » e che si dovrà sovvenzionare ancora quando sarà costruita.

E allora è necessario che il ministro spieghi che questo articolo si riferisce a queste determinate navi: « Eolia », « Partenopea », ecc. È necessario che noi abbiamo questa garanzia e che andiamo al concreto, perché qui noi facciamo delle leggi per casi specifici ed è entro quei limiti che dobbiamo mantenerci.

**ORLANDO, Relatore.** La proposta Ducci trova la mia approvazione ed il mio consenso pieno. Però vorrei dire al collega Ducci: un problema così importante per noi italiani non possiamo ridurlo ad un semplice emendamento.

Io, invece, prego vivamente il ministro di voler promuovere un disegno di legge concreto, preciso e categorico, che contempli tutto il problema del piccolo armamento, ivi compresa la pesca.

Si noti che il problema della pesca (di cui il ministro si sta interessando, e gliene siamo grati) è un problema la cui soluzione è ancora lontana!

Io vorrei altresì pregare il ministro di spiegare perché, in questo grande rinnovamento economico che si sta finanziando non si sia trovata una sola lira per il problema della navigazione. Se questa lira si trovasse, io pregherei il ministro di destinarla ad un progetto che riguardi soltanto il piccolo naviglio.

Sono pienamente d'accordo con l'onorevole Serbandini; però vorrei pregarlo di

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

leggere attentamente l'articolo da me proposto che, al primo comma, parla di « concessionari di servizi indispensabili di comunicazione fra il continente e le isole ». In altri termini, io ho usato la stessa formula che usa la legge iniziale, e che è la stessa formula che si usa per le società concessionarie delle linee per le isole.

Quindi, né la « Sardamare » né altre possono rientrare nella formula che io propongo.

Nel secondo comma, poi, io mi son voluto riferire a qualche cosa che non riguarda la nave di cui già nella legge abbiamo parlato, ma che riguarda una nave la quale abbia caratteristiche così eccezionali che la legge finora non ha preveduto.

Il problema della pesca è ormai impostato: il ministro è andato a Livorno per la Ginepessa, e gliene siamo grati; tuttavia noi siamo ancora all'ultimo posto in questo settore! Siamo quindi costretti ad importare.

Onorevole ministro, ieri sul *Globo* ho letto in quarta colonna che il suo segretario ha partecipato ai lavori del congresso degli industriali della pesca, ed ha dichiarato di confidare in tre cose: 1°) unificazione dei servizi della pesca, ed è giustissimo; 2°) questioni fiscali, giustissimo; 3°) cercare di frenare l'importazione di pesci conservati, giustissimo anche questo.

Però, sotto, nella stessa colonna del giornale, si parla di un accordo stipulato con il Canada per l'importazione del salmone! Ora, che nello stesso giornale si leggano due notizie così contraddittorie, mi sembra enorme.

In sostanza bisogna provvedere con mezzi nostri per la nostra marina; quindi, se il ministro riterrà possibile anche la pesca delle balene, con mezzi nostri, questa sarà una realizzazione importantissima!

Infine, ho aggiunto all'articolo un terzo comma, perché rileggendolo, mi sono accorto che mancava un termine.

E sono stato abbastanza largo proponendo che le domande possano essere presentate entro i 60 giorni dalla pubblicazione della legge, in quanto penso che bisogna dare agli assuntori di servizi il tempo necessario per approntare il progetto.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. È evidente che il primo comma di questo articolo 2-bis è limitato ad alcune concezioni e non si presta ai pericoli cui ha accennato l'onorevole Serbandini, i cui apprezzamenti sulla faccenda della « Sardamare » vorrei discutere in altra sede, perché qui perderemmo tempo prezioso: la concessione alla « Sardamare » fu da me autorizzata per considerazioni di diverso genere. Quindi vorrei pregare

la Commissione, dato che il pericolo di « carrozzoni » (di cui parla l'onorevole Serbandini) non può verificarsi attraverso la legge, di approvare il primo comma così com'è.

Quanto al secondo comma, esso si riferisce ad un problema specifico: è sorta in Italia, con l'ausilio di tecnici valentissimi, una grande società che vorrebbe introdurre il nostro paese nel campo (finora chiuso ad alcune nazioni) della pesca della balena, la quale offre grandissime possibilità di guadagno e di acquisizione di valuta pregiata straniera; offrirebbe, altresì, la possibilità di installazioni in una città del Mezzogiorno che abbia attrezzature portuali adatte, e quindi offrirebbe possibilità di sviluppare una industria che potrebbe assorbire alcune centinaia di lavoratori ed incoraggiare una serie infinita di commerci, inserendo il nostro paese in un genere di attività da cui finora è stato assente.

Il secondo comma si riferisce, quindi, esclusivamente a questo settore, a questa possibilità (che, vorrei dire, può considerarsi una realtà), che impegnerebbe circa 28-29 mila tonnellate di costruzioni e potrebbe offrire lavoro a diversi cantieri.

PRESIDENTE. Anch'io mi sono reso conto della situazione e desidero riferire alcuni dati di fatto, sostanzialmente precisi. La pesca delle balene rappresenta un'attività concentrata in alcune nazioni, con dei complessi costituiti da navi-battello da pesca e navi-fattoria, cioè navi di lavorazione. La Norvegia possiede dieci complessi ed è la nazione che sta in testa in questo genere di pesca; l'Inghilterra ha due complessi, la Russia e l'America uno, la Germania è autorizzata a farne uno.

Si tratta di vedere se il nostro paese debba entrare in questo mercato. Una flottiglia come quella della Norvegia e degli altri paesi può acquisire materie prime in sostanze grasse per un minimo di 35 mila tonnellate (si tratta di grassi o di olio di balena) che, secondo i programmi sottoposti anche al ministro Campilli, ci darebbero la possibilità di affrancarci da una notevole importazione di grassi esteri e di accumulare valuta estera per 5-6-8 milioni di dollari all'anno. E ciò indipendentemente dal vantaggio che ne ricaverebbe il settore farmaceutico, dove determinate parti della balena possono essere utilizzate.

Tutto ciò comporterebbe l'imbarco di marittimi per circa 500 unità, nonché l'incremento e l'attrezzatura di un porto meridionale che abbia il fondale adatto: quindi, una possibilità di impiego di mano d'opera nazionale per parecchie centinaia di unità.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

Questo programma, visto nel campo nazionale, non v'è dubbio che sia attraente. Visto nel campo navale, può darsi che esso trovi una disponibilità di tonnello, perché, quando il termine sarà scaduto (e scadrà fra poco), è probabile che rimangano disponibili 35-40 mila tonnellate non ancora costruite.

Allora si pensa che, dando il via a questa iniziativa, si dovrebbero realizzare 12 battelli da pesca fino a 500 tonnellate, che potrebbero essere costruiti in cantieri minori, e una nave da 23-24 mila tonnellate che potrebbe essere costruita da un cantiere maggiore.

Pertanto, riaprendosi questo termine, si dà la possibilità al ministro e al comitato tecnico di riesaminare la realizzazione di questo programma, il quale, secondo il nostro punto di vista, ha il fine di raggiungere il tonnello — dando lavoro ai cantieri — e nello stesso tempo di usufruire del tonnello messo a disposizione dalla legge, creando nel contempo nel nostro paese un'attività produttiva nuova nel Mezzogiorno d'Italia.

SALERNO. Per la verità io non sono entusiasta di questo capoverso e voterò contro, sia per il principio, sia perché il capoverso stesso apre l'adito alla presentazione indiscriminata delle domande. In sostanza si darebbe la possibilità di ammettere tutte le domande per costruzioni di navi di tipo speciale: quindi, basterebbe una piccola particolarità di struttura per rendere ammissibile una domanda. Pertanto, praticamente, ritengo che il principio del primo comma verrebbe vulnerato da questo capoverso, compromettendo il carattere di eccezionalità della costruzione.

Ma anche in riferimento a questa specifica costruzione di navi baleniere io non sono d'accordo: non perché anche questa non sia una attività peschereccia notevole e degna di incremento, ma perché — secondo me — è una attività che non rientra nel campo della pesca quale è esercitata per il 99 per cento in Italia.

Io conosco la categoria dei pescatori italiani, soprattutto centro meridionali, e so che si tratta di piccoli pescatori che vivono in condizioni di estrema miseria e che non hanno possibilità di migliorare nemmeno minimamente il loro naviglio. E, per verità, ritengo strano che si debbano spendere miliardi per costruire navi per l'attività baleniera e non si pensi, invece, ad impiegare una parte di queste somme per dare aiuto a questa enorme massa di lavoratori e di piccoli armatori i quali, con un credito peschereccio anche di lieve entità, potrebbero migliorare la sorte delle maestranze e gli strumenti di lavoro!

La questione della pesca rappresenta un problema notevolissimo, ma bisogna risolverlo alla stregua delle esigenze di coloro che lavorano per la pesca. Noi non abbiamo oggi un'attività peschereccia baleniera, e non è detto che non si debba creare; ma spendere miliardi per questo, quando le condizioni dei pescatori italiani sono quelle cui ho accennato mi pare sia contrario alle esigenze dell'enorme massa dei pescatori italiani intesi come lavoratori, e sia anche contrario agli interessi industriali della pesca italiana.

Infine mi pare che si venga così a snaturare la legge 8 marzo 1949, la quale è da queste disposizioni solamente ritoccata, ma non sovvertita; perché il concetto era di creare una marina di qualità, naturalmente nei limiti delle possibilità e secondo i vari settori.

Ora, impiegare somme notevoli per questa attività, mi sembra significhi dare alla legge un carattere che non rientra nello spirito originario di essa.

DUCCI. A me pare che la domanda dell'onorevole Serbandini sia stata posta nel modo più opportuno, ed io mi compiaccio col ministro per avere risposto in maniera così chiara.

Ora, a parte il fatto che, per quanto riguarda la pesca, tutto quel che si può fare ritengo debba essere fatto, io osservo soltanto che mi sembra si metta un po' il carro avanti ai buoi, perché noi diamo dei sussidi senza sapere ancora tutti i termini tecnici della questione.

PRESIDENTE. Si dà possibilità al ministro della marina mercantile di esaminare le singole domande.

DUCCI. In realtà il campo della pesca ha dei riferimenti stretti col campo della alimentazione che è misero. E noi non soltanto non regoliamo e non facciamo nulla per quello, ma vorremmo dar luogo ad una attività nuova per la quale occorre una esperienza assai superiore a quella della pesca normale. Tutto questo mi pare inconseguente.

Cerchiamo, dunque, di risolvere prima i problemi che sono già sul tappeto e che riguardano la pesca. Una volta risolti questi, prenderemo senz'altro in considerazione la nuova attività nel campo della pesca della balena.

JACOPONI. Ho sentito dire che in una prossima riunione si discuterà a fondo questa importante branca del navalpiccolo italiano. Certamente, la questione si riassume in una sola idea: oggi in Italia non esiste una crisi del tonnello del navalpiccolo; se mai,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

esiste una crisi nei cantieri del navalpiccolo. Ma, connessa con questo fatto; v'è la richiesta di presentazione di nuove domande; a questo proposito l'onorevole Orlando bene ha fatto a mettere in rilievo che si ammettono soltanto le domande di concessionarie, perché, se si dovessero ammettere navi piccole, si verificherebbe una grande confusione. Ad esempio, i deputati della Sardegna chiedono da tempo, insistentemente, l'incremento del traffico fra la loro isola e il continente. Ora, gli uffici della Tirrenia sono già idonei ad amministrare una nave o 50 navi. Quindi, se si ammette un'altra linea, aumenterebbero le spese.

Concludendo, le ammissioni si dovrebbero limitare alle società che hanno già una consistenza e organizzazione tali da non dover aumentare le spese di amministrazione o altre.

Quanto alla questione della pesca, penso che possiamo votare questo comma: ma, anche in questa questione, dobbiamo tenere conto della situazione delle nostre acque e della poca disponibilità di pesca che abbiamo. Per esempio, con la Jugoslavia stiamo ancora a discutere, e disgraziatamente, proprio in questi ultimi tempi, un altro pescatore italiano ha perduto la vita. Quanto alla Francia e alla Corsica, esse sono gelosamente restie a permettere che pescherecci italiani frequentino quelle acque.

Quindi, incrementare i motopescherecci in Italia non significa risolvere tutto il problema. Il problema è, invece, quello di allargare le nostre possibilità di pesca stipulando convenzioni con altri paesi, perché diversamente aumenteremo la massa dei pescatori che saranno costretti a restare a terra.

Io, invece, sono entusiasta dell'idea di una eventuale pesca baleniera. Ho vissuto per parecchio tempo in quell'ambiente e mi sono reso conto della grande importanza di questa industria e del reddito che può dare una attività del genere. Perché l'Italia non può mettersi su questa strada? Noi potremmo costruire delle navi fattoria, sviluppando così una attività di questo genere nell'interesse dell'economia, ed anche della massa dei lavoratori italiani.

Vorrei rivolgere un'ultima raccomandazione al ministro della marina mercantile. A Livorno, recentemente, sono state imbarcate circa 18.000 tonnellate di frutta per l'Inghilterra e si spera che questo traffico si svilupperà. Si tratta, però, di esportatori italiani che non hanno la fierezza ed il piacere di caricare una parte di questa merce su navi che battono bandiera italiana. Infatti, questi

prodotti vengono trasportati su navi scandinave, francesi o inglesi poiché a noi mancano navi frigorifere. Quindi in tema di costruzione di navi di tipo speciale, noi dovremmo cercare di incrementare la costruzione di navi frigorifere, anche perché i noli che si percepiscono per questi trasporti sono molto redditizi.

CARONITI. Condivido pienamente le osservazioni fatte dall'onorevole Jacoponi circa il problema della piccola pesca, specialmente per i vantaggi che ne trarrebbero i marittimi meridionali.

È da rilevare, inoltre, che nazioni come la Germania hanno affrontato e quasi risolto il problema delle navi baleniere. Io penso che dobbiamo fare qualsiasi sforzo, tanto più che l'onorevole ministro ha accennato che questa industria dovrebbe sorgere proprio in un piccolo porto del meridione.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Non l'ho detto io, l'ha detto la società che dovrà impiantare il cantiere.

SALERNO. Per costruire dei battelli!

PRESIDENTE. Si tratta di stabilimenti di lavorazione, non di battelli.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda il problema complessivo della pesca, io spero di offrire presto alla Commissione argomento per questa discussione, dato che ho presentato — è ora all'esame del Presidente del Consiglio e del ministro Petrilli che si occupa della materia — un progetto che era accantonato da parecchio tempo.

Questo progetto prevede una rielaborazione completa dell'ordinamento dei servizi della marina mercantile e tiene conto della esperienza già acquisita. In esso tra l'altro è contemplato il problema della pesca, prevedendosi l'istituzione di una direzione generale per questa attività. Il sottosegretario di Stato si occupa attivamente, e vorrei dire quasi esclusivamente, di questo problema ed è stata nominata una commissione — insediata da tre giorni — della quale fanno parte rappresentanti di tutte le regioni e di tutte le correnti politiche e sociali del paese. Questa commissione dovrebbe suggerire i criteri da adottare per la soluzione del problema della pesca. Io mi adopererò affinché i lavori della commissione stessa procedano rapidamente.

Pertanto credo che sia opportuno rimandare la discussione di questo problema ad altra sede.

L'onorevole Orlando ha rilevato che sarebbe cosa molto importante ed utile che i Ministeri del commercio estero e degli esteri,



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

allorquando vengono conclusi accordi di carattere commerciale, interpellassero il Ministero della marina mercantile che ha una certa sovrintendenza per quanto riguarda la pesca. Però, l'onorevole Orlando non deve credere che si possa sviluppare la nostra industria peschereccia esclusivamente basandosi su criteri di protezione doganale.

Si tratta di un problema di carattere anche industriale, poiché si deve provvedere alla conservazione della merce, e quindi allo smercio di essa. Concordo con l'onorevole Ducci che noi non dobbiamo creare industrie le quali anziché pescare, conservare ed immettere il prodotto al commercio, acquistino il pesce già pescato. So a chi egli intende riferirsi, però devo dire che è stato fatto un esperimento, dato che questa società non era attrezzata e si va attrezzando. Io credo che la « Genepesca » non abbia alcun interesse ad acquistare il pesce anziché pescarlo, il giorno in cui i suoi uomini avranno imparato a pescare, poiché qui si tratta di una pesca particolare, quella del merluzzo nei mari del nord. Questo problema si potrà risolvere soltanto se si favorirà — e non mi riferisco al particolare settore della pesca e della lavorazione delle balene perché è una cosa a se stante e non può essere certamente paragonata al resto del problema — la formazione di una industria della pesca tale, per cui sia possibile fare la concorrenza al prodotto estero, dato che questo, oggi, viene a costare meno del nostro ed è quindi conveniente importarlo. Noi dobbiamo, perciò, ricercare le ragioni di questo minor costo al fine di superare la concorrenza, e non affidarci alla illusione di poter favorire la nostra industria della pesca attraverso la protezione doganale.

Io penso che bisogna guardare al futuro, e per questo ho pensato che era conveniente bruciare le tappe.

Circa la faccenda della « Sardamare » io ho favorito questo organismo non perché abbia simpatia o perché sia stato sollecitato a farlo, ma perché nel piano della ricostruzione del Mezzogiorno (programma di 1000 miliardi al quale l'onorevole Salerno non crede ma nel quale io credo...).

SALERNO. Io non credo alle balene, non ai 1000 miliardi.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. ...è compresa la Sardegna la quale, secondo l'opinione di tecnici ai quali io debbo credere (tecnici di tutte le correnti sociali e politiche del nostro paese), dovrebbe poter aumentare di oltre — si dice — il 50 per cento la sua popolazione. Si tratta, cioè, di trasfe-

rire masse lavoratrici dal continente alla Sardegna, e specialmente di trasferire lavoratori che possano dedicarsi allo sviluppo dell'agricoltura, la quale però potrà svilupparsi non solo con l'invio di macchine e di concimi per bonificare quelle terre, ma anche dando uno sbocco ai suoi prodotti. E siccome i prodotti sardi non potranno andare verso il Mezzogiorno poiché sono diretti, attraverso il porto di Genova, verso il settentrione, io sono venuto nella determinazione di firmare quella autorizzazione a favore della « Sardamare », autorizzazione che riguarda quella nave che dovrebbe essere costruita. Si tratta di una nave mista passeggeri e merci, poiché non possiamo costringere tutti coloro che vogliono venire nel continente a servirsi della linea Olbia-Civitavecchia.

SERBANDINI. Poi, si verranno a chiedere sovvenzioni di milioni per la Sardegna...

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Li discuteremo quando saranno chieste. Onorevole Serbandini, io sono entusiasta del concetto della nazionalizzazione di questi servizi, e penso che in questo nostro paese dovremo arrivare un giorno alla nazionalizzazione, se saremo capaci di creare una forma mentale in coloro che devono dirigere i servizi per conto dello Stato, ma io non sono disposto ad accettare ad occhi chiusi tutto ciò che si dice e si pensa in certi settori circa le cosiddette società di premiente interesse nazionale (che qualcuno definisce « di opprimente interesse nazionale ») In questi settori dovremo rivedere molte cose.

Ma ritorno all'argomento di cui dobbiamo occuparci. Mi riferisco a quello che ha detto l'altro giorno l'onorevole Orlando aprendo la discussione su questo disegno di legge: egli in sostanza ha affermato che questa legge è stata fatta perché si voleva dare lavoro ai cantieri italiani e che bisognava pensare allo sviluppo di un certo settore della marina mercantile, facendo speciale riferimento al settore delle navi di qualità, per i grandi servizi di linee passeggeri.

SERBANDINI. Non è vero.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. È tanto vero che, in pratica, è venuta questa legge e noi ci possiamo servire di questa legge per potenziare solo la marina di qualità. Quanto alle navi di tipo speciale, e specialmente alle navi frigorifero, abbiamo discusso a lungo il problema al Ministero. Ma ci troviamo di fronte al fatto che all'estero la materia prima è maggiormente disponibile,

e i cantieri esteri hanno una specializzazione ed una capacità che sembra manchi ai nostri; è quindi meglio importare le navi frigorifero dalla Germania settentrionale.

Comunque, lo spirito della legge è questo, ed io mi sono sforzato di dare lavoro ai cantieri, il che rappresenta il problema più urgente. È vero che vengono da noi molte commissioni di pescatori — anche l'onorevole Giulietti è venuto da me tante volte — ma noi dobbiamo dare lavoro a questi cantieri. Io vorrei mettere entro l'anno in cantiere tutte le 230 mila tonnellate previste dalla legge Saragat; non perchè abbia l'ambizione di riscaldarmi al sole di luglio, ma perchè sento impellente la necessità di risolvere questo problema, che d'altra parte non è nemmeno di esclusiva competenza del nostro Ministero, bensì anche del Ministero dell'industria, al quale ho « rimbalzato » il problema dell'asestamento definitivo dei cantieri, di stretta pertinenza del Ministero dell'industria. Ma, per quanto riguarda l'applicazione della legge Saragat, non posso scaricare la responsabilità su altri, e perciò mi preoccupo di realizzare l'obiettivo, che è quello di mettere in cantiere le navi. Vorrei dire che è quasi esclusivamente sotto questo aspetto che mi sono entusiasmato all'idea della costruzione della flottiglia baleniera e della conseguente costruzione della nave officina, così come mi sono entusiasmato per la flotta da pesca per i mari caldi, con un complesso di 10-12 pescherecci che dovrebbe andare a pescare sulle coste della Mauritania, perchè, essendo pericoloso avvicinarsi alle coste della Jugoslavia e della Tunisia (il Ministero ha fatto e fa di tutto per regolare questo tragico problema della pesca nei confronti della Jugoslavia), cerchiamo di spingerci verso i mari liberi, cioè oltre lo stretto di Gibilterra.

Pertanto io ho dato la mia adesione di massima a questo progetto dell'ammiraglio Trevigliani, perchè ho visto che l'intenzione è quella di creare una industria della pesca e non quella di fare rinascere un artigianato della pesca, il quale sarà sempre destinato a soccombere di fronte alla concorrenza che gli altri paesi fanno su base industriale.

Quindi io prego la commissione, tenuto conto della urgente necessità di dare ai cantieri tutto il tonnello che la legge Saragat consente, e nel più breve tempo possibile, prego la commissione — dicevo — di volere approvare questo emendamento alla legge, tenendo anche conto che non vi può essere pericolo di sbandamento o di straripamento a favore

di speculazioni, perchè noi siamo vincolati dai limiti del tonnello disponibile.

Diceva il presidente che noi prevediamo di avere disponibili circa 30-40 mila tonnellate di naviglio; in queste 40 mila tonnellate noi vorremmo inserire quelle 28 mila tonnellate, e ci resterebbe margine per altre eventuali soluzioni che possano interessare anche altri settori della pesca.

Io non so se sia questa l'ultima volta in cui ci occupiamo di correzioni ed emendamenti a questa legge; se ci resterà disponibilità e possibilità, io penso che dovremo ridiscutere ed escogitare qualche altro provvedimento per completare il tonnello e utilizzare tutti i 34 miliardi. Vedremo, tuttavia, cosa ci insegnerà l'esperienza.

DUCCI. Desidererei un chiarimento: il ministro ha fatto cenno ad una commissione della pesca di cui farebbero parte persone di ogni regione e di ogni corrente politica. Desidererei che il ministro confermasse se è vero quanto mi è stato riferito, e cioè che questa commissione sarebbe composta quasi esclusivamente di deputati della democrazia cristiana.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Non lo so esattamente; comunque, mi informerò.

MAZZA. Io ho presentato insieme col collega Salerno un emendamento all'articolo 26, secondo il quale i calcoli sono basati sulle 40 mila tonnellate residue. Il ministro ricorderà che io ebbi il piacere di accompagnare una sera da lui una commissione di pescatori sinistrati: l'emendamento cui mi riferisco è, appunto, redatto nella formula concordata quella sera.

Ora io domando: siccome l'articolo 26, per sfortuna, è il ventiseiesimo della serie, a un certo punto cosa succederà? Che le 40 mila tonnellate residue saranno assorbite, in parte, per le concessioni alle linee, in parte per la pesca delle balene, e in parte dal comandante Giulietti per la sua « Nino Bixio »; e allora succederà che quella comprensione, che l'onorevole ministro ebbe a dimostrare quella sera per i piccoli armatori sinistrati, non avrà più modo di concretarsi.

Domando pertanto all'onorevole ministro se, almeno un'aliquota delle tonnellate residue, potrà essere utilizzata anche per il soddisfacimento della nostra richiesta.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Io mi sono preoccupato di questo problema; ma ci siamo accorti che, camminando per questa strada, usciremmo dallo spirito della legge.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

Tuttavia, mi sembra che vi sia una proposta di legge di iniziativa parlamentare riguardante proprio il naviglio distrutto per cause di guerra.

Noi vorremmo occuparcene con una legge speciale che riguardi anche il caso delle navi requisite e trasferite al nord nonché la situazione del compartimento di Torre del Greco e di qualche altro compartimento. Non abbiamo tuttavia creduto di inserire tale materia in questa legge perché ciò esorbirebbe dallo scopo di essa.

Penso, quindi, che tutto ciò possa formare oggetto di una legge a parte; e siccome la volontà del Parlamento è preminente anche nei confronti del Ministero del tesoro, per una legge che sia approvata dal Parlamento stesso il finanziamento si dovrà necessariamente trovare.

Ora, la legge c'è, ed il Tesoro si è impegnato a darci 26 miliardi. Dirò di più: se si vuol fare più presto, e costringere il Governo a trovare i mezzi d'accordo col Tesoro, basterà che qualche parlamentare si renda promotore di una proposta di legge. Io do senz'altro la mia adesione fin da questo momento; ma vi prego di non voler considerare questo problema nella legge che oggi stiamo discutendo.

PERTUSIO. Io proporrei, al secondo comma dell'articolo 2-bis questa precisazione: «navi di tipo speciale, da pesca, da altura e da alto mare».

Inoltre vorrei rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro, cioè che tali navi vengano costruite possibilmente nei cantieri minori.

PRESIDENTE. È una questione che vedremo in seguito.

CARONITI. Desidererei chiedere se nella prima parte di questo articolo 2-bis, che riguarda la facoltà di ammettere la presentazione delle domande per quelle costruzioni, sia inclusa anche la società «Eolia».

ORLANDO, *Relatore*. L'articolo è fatto per le società di quel tipo.

CARONITI. Ciò perché mi risulta che il direttore dell'«Eolia» ha sollecitato l'accettazione della richiesta di una nave da 500 tonnellate e d'una da 750 per riportare il proprio tonnellaggio a quello di prima della guerra. E ciò per assicurare il servizio di linea tra Messina, le Eolie e Napoli.

SERBANDINI. Propongo che, come è stato fatto per il precedente articolo dopo le parole «ministro della marina mercantile» tanto nel primo che nel secondo comma siano inserite le altre: «sentito il comitato tecnico».

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Sta bene.

SERBANDINI. Mi sembra, però, che stiamo rivoluzionando completamente lo spirito di questa legge.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Trattandosi di raggiungere l'obiettivo di dar lavoro ai cantieri, credo che l'onorevole Serbandini non si dispiacerà di questo.

All'onorevole Caroniti rispondo che un chiarimento sarebbe superfluo. Egli sa che la legge stabiliva che per certi servizi fosse lo stato a costruire in proprio le navi. Siccome nessuna società si è avvalsa di questa facoltà e tutte hanno bisogno, compresa la «Eolia» di costruire in proprio le navi, concorrendo ai benefici previsti dalla legge, questo emendamento è opportuno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 2-bis con l'aggiunta proposta dall'onorevole Serbandini:

«Il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato tecnico, ha facoltà di ammettere la presentazione di domande per nuove costruzioni da parte di concessionari di servizi indispensabili di comunicazione fra il continente e le isole, che avessero assunto i servizi stessi dopo la scadenza del termine di cui all'articolo 2 della legge».

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma con l'aggiunta Serbandini, fino alle parole: «di tipo speciale»:

«Il Ministro per la marina mercantile, sentito il comitato tecnico, ha altresì facoltà di ammettere la presentazione di domande per la costruzione di navi di tipo speciale.

(È approvato).

Pongo in votazione, salvo coordinamento finale, l'emendamento aggiuntivo Pertusio: «da pesca, da altura e da alto mare».

(È approvato).

ORLANDO, *Relatore*. Credo che l'emendamento Pertusio che è stato approvato renda superflua la formula finale del comma, che pertanto ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo ora in votazione il terzo comma:

«Le domande di cui ai precedenti commi dovranno essere presentate entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

(È approvato).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

Pongo in votazione l'articolo 3, al quale non sono stati proposti emendamenti:

« L'aliquota di maggiorazione del contributo di ammortamento per le navi da pesca di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, prevista nella nota n. 4 alla tabella n. 1 allegata alla legge, è del 75 per cento.

« Per le navi medesime il contributo integrativo, di cui all'articolo 6 della legge, è pari al terzo del prezzo della nave alla data di entrata in effettivo esercizio, al netto del contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del precitato articolo 6 ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Le prove degli apparati motori agli effetti dell'ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento di cui agli articoli 5 e 15 della legge, nonché la determinazione della misura dei contributi stessi sono regolate dalle disposizioni di cui all'articolo 4, lettera F), del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, ad eccezione dell'ultimo comma ».

ORLANDO, *Relatore*. Questo articolo è molto importante poichè aggiorna un articolo simile della legge Benni e lo aggiorna sia per i progressi fatti nel campo tecnico dei motori e sia per ragioni ancora più preoccupanti, cioè per l'eventuale invadenza che già si manifesta nella costruzione di motori esteri che vengono importati in Italia a condizioni di eccezionale favore, e, quello che è peggio, addirittura con pagamenti rateali per un lungo periodo di tempo.

Se noi in Italia abbiamo potuto raggiungere il primo posto per quanto riguarda i motori piccoli e i motori grossi, sia come bontà che come consumo, ciò non è stato possibile raggiungere per i motori medi. Ora, proprio questi motori medi vengono usati per i servizi delle isole, per le navi baleniere, per le navi tipo Genepesca, ecc..

Perciò io propongo un emendamento aggiuntivo di questo tenore:

« e considerando il consumo di 210 grammi per cavallo-asse-ora, anche per i motori a combustione interna di potenza superiore a 50 e fino a 700 cavalli-asse-ora ».

SERBANDINI. Sono d'accordo con l'onorevole relatore ad eccezione della formulazione dell'emendamento. Non mi sembra che sia molto chiaro che si intende modificare

la lettera F) che viene richiamata nell'articolo. Inoltre io proporrei di mettere « da 50 fino a 800 cavalli ».

PRESIDENTE. L'emendamento si riferisce alla lettera F) che specifica i consumi in rapporto alle varie potenze. Però, siccome questa tabella dimostra che vi è per questi motori da 500 fino a 750 cavalli-asse-ora, una disfunzione, lasciandosi ferma la tabella si renderebbe impossibile da parte dei consumatori di poter acquisire quel certo determinato compenso, perchè il consumo è superiore, e poichè non abbiamo la possibilità di costruire nel nostro paese, almeno fino a questo momento, motori i quali abbiano quel certo determinato consumo in rapporto a quella certa determinata potenza, noi siamo in questa situazione: che non rettificando questo punto, i motori verrebbero costruiti ma non si percepirebbe alcun compenso.

D'altra parte vi è un altro fatto molto preoccupante: la concorrenza tedesca sta offrendo al nostro paese motori i quali verrebbero a costare dal 35 al 40 per cento meno dei motori di costruzione italiana. Non è una colpa questa, ma non possiamo guarire in 24 ore il male della Metalmeccanica; perciò, oggi, rivedendo all'articolo 4 questi concetti di liquidazione, abbiamo necessariamente dovuto tener presente questa disfunzione. Questo non è un emendamento che viene improvvisato alla presidenza, ma noi l'abbiamo controllato ieri l'altro attraverso gli uffici tecnici della marina, in modo da essere sicuri che effettivamente si tiene presente la disgraziata situazione in cui si troverebbero questi armatori che non percepirebbero nessun compenso. Bisogna quindi adeguare la legge alla disposizione tecnica.

L'onorevole Serbandini propone la seguente formulazione dell'emendamento;

« e modificando il comma c) nel senso che per motori da 50 a 800 cavalli-asse venga considerato il consumo di 210 grammi di combustibile per cavallo-asse-ora ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5.

« Tutti i documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla legge devono essere presentati, a pena di decadenza dal diritto ai contributi stessi:

a) per le navi mercantili, i pontoni di sollevamento, le draghe ed i rimorchiatori pontati di nuova costruzione, non oltre due

anni dalla data di entrata in effettivo esercizio:

b) per gli apparati motori completi, per i singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) e per gli apparecchi ausiliari di bordo, destinati a navi mercantili già in esercizio, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

c) per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni, non oltre sei mesi dalla data dell'ultimazione dei lavori relativi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6.

« La facoltà di cui all'articolo 34 della legge è estesa alle navi già in esercizio alla data di entrata in vigore della legge medesima.

« Le esclusioni e riduzioni previste dalla lettera b) del predetto articolo si applicano rispettivamente ai contributi di cui agli articoli 17 e 15 della legge ».

L'onorevole Serbandini propone di sopprimere l'articolo. Insiste ?

SERBANDINI. Sì, signor Presidente, perché trovo che qui si va proprio contro lo spirito della legge sulle nuove costruzioni. Qui si danno contributi per costruzioni che sono già avvenute.

ORLANDO, *Relatore*. L'articolo 31 della legge, cui questo articolo 6 si riferisce, dice che: « Il ministro per la marina mercantile, sentito il comitato, può ammettere ai benefici della presente legge: a) le navi, ecc.; b) le navi di nuova costruzione su cui siano installati motori nuovi, ecc.. »

Ci troviamo ora in presenza di questi motori che sono stati costruiti in un momento in cui nessuno li comprava, e che bisognerà mettere a posto. Noi ci eravamo dimenticati di mettere questi motori sulle navi che andavamo a trasformare; e allora, per quali motivi si dovrebbero ammettere motori costruiti dopo e non motori che sono già stati costruiti ?

DUCCI. Ma questi motori vanno su navi vecchie, allora ! Noi andiamo così a dare soldi a chi ha costruito dieci anni fa !

ORLANDO, *Relatore*. Insisto sull'articolo 6.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Insisto anch'io perché mi pare che abbiamo il dovere di favorire l'aggiornamento delle nostre navi.

DUCCI. Facciamo allora una nuova legge anche per costoro, come si è fatto per altri casi. Sistemiamo questa questione con una regolamentazione apposita.

PRESIDENTE. Abbiamo dunque una proposta soppresiva dell'onorevole Serbandini, non accolta né dal ministro né dal relatore. Se ci sono delle possibilità di potere avere dei fondi onde permettere l'installazione di nuovi motori a bordo di navi già costruite, il concetto coincide in sostanza col principio informatore della legge. Di che cosa ci dobbiamo preoccupare quando facciamo una legge navale ? Di rendere efficiente il più possibile tutta la nostra marina mercantile.

E vi do un esempio: quello delle navi *Liberty*, che marciavano magnificamente quando i noli erano a 16, mentre attualmente i noli sono scesi a quattro e cinquanta; ma se fosse possibile modificare le *Liberty*, esse potrebbero ancora consentirci una gestione attiva.

Perciò, dobbiamo preoccuparsi che, ci sia la possibilità di installare a bordo questi motori precostruiti. Quindi, dare questa possibilità (salvo poi a vedere se ci sono i fondi e la possibilità di accogliere le varie domande) non mi pare che sia un voler mutare la natura della legge, ma sia, piuttosto, preoccuparsi di creare navi di qualità, che abbiano una velocità maggiore ed un consumo minore. Ecco perché io affermo che questo articolo non intende mutare il carattere della legge, bensì rientra nello spirito della legge, che è quello di dare al paese navi di qualità.

ORLANDO, *Relatore*. Io pregherei gli onorevoli colleghi di andare in biblioteca a leggere una rivista americana, *La marina mercantile nel mondo*, che si pubblica ogni mese, e in cui c'è un articolo che getta proprio l'allarme per la concorrenza di queste navi *Liberty* trasformate !

DUCCI. I proprietari delle *Liberty*, dopo due o quattro viaggi, hanno ammortizzato le spese !

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6, di cui è già stata data lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7.

« L'articolo 18 della legge è sostituito dal seguente:

« Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia, degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo di navi mercantili,

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

di pontoni di sollevamento, di draghe e di rimorchiatori pontati nazionali, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali, per ogni quintale di materiale messo in opera, nella misura seguente:

lire 3.500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo;

lire 2.500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni dello scafo;

lire 1.800 per il legname ».

L'onorevole Serbandini ha proposto la soppressione anche di questo articolo.

SERBANDINI. Qual'è il significato di questo articolo 7 ?

PRESIDENTE. Per quanto riguarda i pontoni di sollevamento li abbiamo aggiunti perché erano stati omessi, come si legge nella relazione scritta a questa proposta di legge. Circa il 2° comma dello stesso articolo, non si tratta altro che di un chiarimento. Dice infatti la relazione: « Nel 2° comma dell'articolo 18 è sembrato poi necessario precisare le misure del contributo sui materiali, per eliminare ogni dubbio che poteva facilmente sorgere dal rinvio che l'originaria disposizione fa agli articoli 4 e 17 della legge, dove sono previste varie aliquote ».

Quindi noi non innoviamo niente, ma portiamo soltanto un chiarimento.

DUCCI. Ma se c'è il regolamento !

PRESIDENTE. Ma non esiste un regolamento ! Noi ci siamo riferiti al regolamento Benni che è di 12 anni fa.

Onorevole Serbandini, insiste nella sua proposta ?

SERBANDINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8:

« L'articolo 19 della legge è sostituito dal seguente:

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

Dato che vengono concesse esenzioni fiscali per le nuove costruzioni, le stesse esenzioni

si devono applicare anche per le modificazioni, le trasformazioni e le riparazioni.

L'onorevole Serbandini, ha proposto di sopprimere questo articolo. Insiste nella proposta ?

SERBANDINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8 testè letto.

(È approvato).

Prima di passare all'ultimo articolo della proposta, esaminiamo le proposte di articoli aggiuntivi.

L'onorevole relatore propone il seguente articolo 9:

« La condizione dei termini di cui al 2° e 3° comma dell'articolo 20 della legge è adempiuta anche se l'accoglimento della domanda ha luogo posteriormente all'inizio dei lavori, purchè questo sia avvenuto dopo la data di entrata in vigore della legge.

« I termini di cui all'ultimo comma dell'articolo 20 della legge decorrono dalla data del provvedimento di ammissione, qualora questa sia posteriore alla data di ultimazione dei lavori di riparazione, modificazione o trasformazione o della sistemazione a bordo dei macchinari ».

Non si tratta altro che di un coordinamento con il provvedimento già adottato con la legge di riammissione in termini.

Pongo in votazione questo articolo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 10 proposto dal relatore:

« La somma di lire 1.200 milioni di cui alla prima parte dell'articolo 25 è devoluta, quanto a lire 600 milioni ad integrare i fondi occorrenti per il ripristino della *Nino Bixio* e di cui al secondo comma dell'articolo 26. La restante somma di lire 600 milioni è devoluta in aumento per gli scopi di cui al capo III e articolo 27 della legge ».

Siccome abbiamo approvato l'articolo 2-bis nel quale è stabilito che i concessionari di servizi (indispensabili) di comunicazione tra il continente e le isole, sono compresi nei benefici di questa legge, è perfettamente inutile lasciare immobilizzati questi 1200 milioni. Così, su proposta del relatore e del ministro questa cifra viene destinata per 600 milioni a completare i fondi occorrenti per le riparazioni della *Nino Bixio* (dato che il miliardo che è stato messo a disposizione non è sufficiente) e gli altri 600 milioni avrebbero dovuto essere destinati per le riparazioni

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

ed altro. A questo punto però si inserisce il seguente articolo aggiuntivo degli onorevoli Salerno e Mazza, che è stato accolto dall'onorevole ministro e dal relatore:

« L'articolo 26 della legge è così modificato:

« Al 1° comma le parole: ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda; sono sostituite dalle parole: ai proprietari di navi mercantili non superiori a 300 tonnellate di stazza lorda ».

« Successivamente, e allo stesso comma, le parole: È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda; sono sostituite con le parole: È in facoltà del Ministro per la marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietà di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 1000 tonnellate di stazza lorda ».

SALERNO. Se il nostro articolo seguirà l'articolo 10 proposto dal relatore, propongo che l'ultimo periodo di tale articolo sia così modificato:

« La restante somma di lire 600 milioni è devoluta in aumento per gli scopi di cui al successivo articolo ».

PRESIDENTE. Va bene.

Pongo allora ai voti l'articolo 10 con la modifica proposta dall'onorevole Salerno.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Salerno-Massa, che assumerà il n. 11.

SALERNO. Le due innovazioni rispetto all'articolo 26 sarebbero queste: viene elevata a 300 tonnellate la stazza lorda e il raggruppamento, viene consentito per costruzioni fino a 1000 tonnellate.

ORLANDO, *Relatore*. Bisogna però stabilire un termine di presentazione, perché diversamente nessuno potrebbe presentare le domande in quanto i termini sono scaduti.

SALERNO. Esatto. Propongo di aggiungere allora il seguente comma: « Le rispettive domande dovranno essere presentate entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

Pongo in votazione l'articolo 11 Salerno-Massa, di cui è già stata data lettura, con l'aggiunta dell'ultimo comma proposto pure dall'onorevole Salerno.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 12 proposto dal relatore:

« Il limite massimo complessivo di 50.000 cavalli-asse stabilito nel primo comma dell'articolo 15 della legge per le installazioni di nuovi apparati motori completi su navi in esercizio, è elevato a 85.000 cavalli-asse ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 13, proposto dal relatore:

« Qualora il Ministro per la marina mercantile, nel caso in cui il tonnello che può essere finanziato a norma del primo comma dell'articolo 26 non fosse tale da coprire il complesso del tonnello perduto per causa di guerra ed ammissibile ai benefici dell'articolo stesso, si avvalga della facoltà di cui all'articolo 2 per invitare gli interessati a raggrupparsi, coloro che non aderissero a tale invito nei termini stabiliti si intendono aver rinunciato ai benefici della legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 14, proposto dal relatore:

« L'ammontare massimo dei contributi di ammortamento, di miglioramento e sui materiali, previsti dagli articoli 4, 5, 15, 17, 18 e 27, è determinato dagli elementi contenuti nelle domande di cui rispettivamente agli articoli 2, 20 e 27. Tuttavia, per le navi di nuova costruzione, il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi di ammortamento e sui materiali può essere effettuato sugli elementi risultanti dai progetti definitivi, allegati alle domande di remissione in termini di cui alla legge 15 dicembre 1949, n. 945, purchè le caratteristiche tecniche ed economiche delle navi da costruire siano riconosciute dal Ministero, sentito il comitato tecnico, superiori a quelle risultanti dalle domande di cui all'articolo 2 e quindi meglio realizzanti i fini indicati dall'articolo 1 della legge.

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

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

SERBANDINI. È una cosa molto delicata stabilire l'ammontare dei contributi di miglioramento. Io non vorrei che queste caratteristiche tecniche migliori servano da pretesto per ottenere questo contributo.

ORLANDO, *Relatore*. Sono 5 navi, di cui 3 della Finmare, che ne beneficiano e si tratta di apportare delle piccole modificazioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 14 testè letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 15, proposto dal relatore:

« Nel caso in cui, dopo il 31 dicembre 1950, si verificano nuove disponibilità di tonnellaggio costruibile a seguito di rinunzie o decadenze degli ammessi ai benefici della legge, il Ministro per la marina mercantile ha facoltà di ammettere ai benefici la costruzione di bacini galleggianti.

« Per tali costruzioni sarà corrisposto uno speciale contributo pari al 33 per cento del costo accertato con le norme dell'articolo 6 della legge, da corrispondersi a costruzioni ultimate, salva l'applicazione dell'articolo 14 della legge.

« Le domande dovranno essere presentate entro il termine di 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

In questo articolo è contemplata l'ipotesi della possibilità di costruzione di qualche bacino galleggiante. Questo, evidentemente, nel caso in cui vi sia disponibilità di tonnellaggio, a seguito di rinunzie o decadenze degli ammessi ai benefici della legge.

Naturalmente, anche qui, dopo le parole: « il ministro della marina mercantile » dobbiamo aggiungere le altre: « sentito il comitato tecnico ».

SERBANDINI. Ipotesi per ipotesi, noi potremmo stabilire in questo articolo ciò che è stato promesso ripetutamente dal ministro: cioè che qualora resti del tonnellaggio disponibile, sempre entro i termini, questa disponibilità venga passata alla « Finmare ». Ciò, se vogliamo dare un minimo di serietà a questa legge.

PRESIDENTE. Noi abbiamo chiesto alla « Finmare » se desiderava fare nuove costruzioni. Il suo presidente e gli organi di questa società hanno dichiarato che non sono in condizioni di farle poiché la « Finmare » ha in costruzione 110 mila tonnellate con questa legge e 110 mila tonnellate con i cantieri di Trieste.

Avendo la « Finmare » dichiarato che ha impegnato tutte le sue possibilità e disponibilità finanziarie, finché questo programma non sia completamente esaurito io non credo che sia opportuna la proposta dell'onorevole Serbandini.

Ci siamo indirizzati, piuttosto, verso la possibilità di costruire questi bacini galleggianti per i quali vi sono delle iniziative a Palermo e in altri porti.

SERBANDINI. Non nego che alcuni dirigenti della « Finmare » si siano espressi nel senso cui ha accennato l'onorevole Presidente. Però io desidero far osservare che dal momento che in Italia esiste questa necessità di ripristinare la marina di qualità (e questo è lo scopo della legge), di far lavorare i cantieri, bisogna che lo Stato trovi i mezzi affinché la « Finmare » costruisca. Questo è l'impegno che ha preso il ministro. Inoltre, occorre che queste società non adottino questa specie di tattica dilatoria.

Comunque, desidero venire incontro alla proposta dell'onorevole Orlando nel senso di aggiungere le parole: « tale disponibilità sarà coperta da costruzioni per conto di società di preminente interesse nazionale ».

PRESIDENTE. Io direi di mettere una alternativa. Cioè proporrei di dire: « Ha facoltà di ammettere ai benefici domande delle società di preminente interesse nazionale per la costruzione di nuove navi o domande per la costruzione di bacini galleggianti ».

PERTUSIO. Occorre precisare che noi siamo nel settore dell'utopia in relazione alle disponibilità. Comunque, a prescindere da ciò, io non nascondo la mia preferenza, qualora vi fosse una disponibilità, per i bacini galleggianti. Questo perché a Palermo vi è questa possibilità di riparazioni e di lavoro per le navi cisterna. Però si verifica questo: che per la mancanza di bacini galleggianti Malta fa concorrenza ai nostri cantieri e toglie ad essi, e conseguentemente alle nostre maestranze, una notevole mole di lavoro.

Per questo si è pensato alla eventualità della costruzione di bacini galleggianti per dare al porto di Palermo quel lavoro che viene fatto per la sistemazione, per il lavaggio, per le riparazioni in genere a carattere periodico di cui tutte le navi cisterna che attraversano il Mediterraneo hanno bisogno.

Data però l'affermazione espressa dall'onorevole Serbandini circa il carattere di questa legge, io mi associo alla sua proposta pur sapendo che praticamente non se ne farà niente. Comunque, darei la precedenza alla costruzione di bacini galleggianti.



OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950 -

DUCCI. Date questa possibilità anche a quei piccoli cantieri che costruiscono navi fino a 700 tonnellate!

PRESIDENTE. Con l'articolo 26 ora modificato si viene a dare altro lavoro a tutta questa gente.

JACOPONI. Il problema dei bacini galleggianti è di grande importanza, perciò io proporrei, nella alternativa, di considerare prima la possibilità di ammettere le domande per la costruzione di bacini galleggianti e quindi quelle per la costruzione di nuove navi.

SERBANDINI. Perché è stato messo il termine « dopo il 31 dicembre 1950 »?

PRESIDENTE. Perché coincide con la decadenza.

ORLANDO, *Relatore*. Io aggiungerei: « della società di preminente interesse nazionale o sovvenzionate ».

PRESIDENTE. Tenuto conto delle proposte dei colleghi, pongo in votazione la seguente formulazione dell'articolo 15:

« Nel caso in cui, dopo il 31 dicembre 1950, si verifichino nuove disponibilità di tonnellaggio costruibile a seguito di rinunzie o decadenze degli ammessi ai benefici della legge, il Ministro per la marina mercantile, sentito il comitato tecnico, ha facoltà di ammettere ai benefici domande per la costruzione di bacini galleggianti o domande delle società di navigazione esercenti servizi di preminente interesse nazionale per la costruzione di nuove navi.

« Per la costruzione dei bacini sarà corrisposto uno speciale contributo pari al 33 per cento del costo accertato con le norme dell'articolo 6 della legge, da corrispondersi a costruzioni ultimate, salva l'applicazione dell'articolo 14 della legge.

« Le domande dovranno essere presentate entro il termine di 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

(È approvato).

Abbiamo ora gli ordini del giorno.

GIULIETTI. No, ci sono i miei emendamenti, che ho presentati perché siano letti e discussi. Non hanno niente a che fare con i 600 milioni!

PRESIDENTE. Allora passiamo agli emendamenti dell'onorevole Giulietti. Io vorrei però dire al collega Giulietti che non si tocca mai il fondo con lui! Abbiamo detto che questa legge deve servire per mettere a posto anche la « Nino Bixio », ma non per la « Bertani » ed altre!

GIULIETTI. Ma circa la « Nino Bixio » siete d'accordo?

PRESIDENTE. Sì.

GIULIETTI. Ma se voi mi applicate gli interessi e le ipoteche a tutta la flotta, non facciamo niente!

PRESIDENTE. L'onorevole Giulietti ha presentato i seguenti emendamenti:

*All'articolo 2 aggiungere il seguente comma:*

« Nel caso che alla « Garibaldi », società cooperativa di navigazione, sia accordata la concessione di costruire una o più navi nuove, il contributo relativo dello Stato potrà essere adoperato da questa Cooperativa per riparare o trasformare altre sue navi dietro semplice sua richiesta al Ministero della marina mercantile ».

*« All'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75:*

a) *aggiungere al quarto comma:*

« Gli interessi inerenti ai finanziamenti di cui al 2° comma del presente articolo sono puramente simbolici e la durata dei finanziamenti non potrà essere inferiore ai 30 anni ».

b) *sopprimere l'ultimo periodo del sesto comma ».*

GIULIETTI. Devo spiegare qualcosa agli onorevoli colleghi. Io non domando dei favori. La « Garibaldi » ha subito un danno di 3 miliardi per colpa della pubblica amministrazione, danno che non ha nulla a che fare coi danni di guerra. Lo abbiamo dichiarato e abbiamo detto che la « Garibaldi » non chiede alcun trattamento di favore, anche per non costituire un pericoloso precedente per altri. Noi abbiamo avuto tre miliardi di danni per colpa della amministrazione. Bisogna precisare questo punto di partenza, altrimenti noi diverremmo dei postulanti indisponenti! E invece non è così!

L'articolo 1 della legge 7 maggio 1942, n. 722, stabiliva che il ministro per la marina mercantile (allora ministro delle comunicazioni) aveva facoltà di ordinare, a suo insindacabile giudizio, l'esecuzione di riparazioni di navi mercantili e di recupero. A norma di legge, la richiesta del ministro non poteva essere respinta. L'articolo 6 stabiliva che le ordinanze del ministro erano senz'altro esecutive e non potevano in nessun modo essere impugnate. Questa legge è rimasta in vigore fino ad un anno dopo la fine della guerra ed ha avuto pratica applicazione per agevolare il ripristino della nostra marina. Tre armatori

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

si sono serviti di questa legge; fra questi anche la « Garibaldi ».

Il ministro della marina mercantile dell'epoca, onorevole Aldisio, ha perfezionato la pratica ed ha emesso l'ordinanza.

Il ministro ha inoltrato tutta la pratica al Ministero del tesoro, che non aveva facoltà di respingerla, così come non l'ha respinta per gli altri due armatori. Vuol dire che per due armatori si è dato corso alla legge; invece, per il terzo armatore, che era la « Garibaldi », la legge non è stata rispettata!

Abbiamo fatto i dovuti passi presso il Ministero della marina mercantile, è intervenuto il Presidente del Consiglio e si è inserito nella legge sulle costruzioni navali un provvedimento per la « Garibaldi ». Ma finora la « Garibaldi » non ha avuto niente!

Mentre prima bastavano 300 milioni, oggi sono necessari quasi 2 miliardi. Si tratta di fare un bastimento quasi nuovo; e una nave nuova comporta una differenza di prezzo del 45 per cento fra costruzione in cantieri italiani e costruzione in cantieri stranieri.

Pertanto, in partenza, noi ci siamo trovati in una condizione completamente sfasata. Se voi ci date questo denaro, che ci spetta per i danni che ci sono stati causati, ma su questo denaro pretendete un certo interesse, noi non riusciremo a pagare l'interesse e quindi l'esercizio di questa nave sarà in partenza a carattere fallimentare, perché noi non abbiamo il contributo dello Stato per le navi nuove. Verremo dunque a trovarci in una condizione insostenibile!

Pertanto, noi domandiamo che ci venga richiesto soltanto un interesse simbolico. Infatti, come possiamo restituire queste somme che voi ci date? Con l'esercizio della nave. Noi vi restituiremo le somme, ma purché non ci sia l'aggravante degli interessi!

Il ministro per la marina mercantile, ha chiesto al tesoro di applicare un interesse simbolico. Lo ha chiesto lui stesso! Naturalmente, la gente che non è al corrente della situazione, si domanda: ma perché dobbiamo prestare denari dello Stato alla cooperativa « Garibaldi » senza interessi? Ma quando si sa che questo deriva dal fatto che la « Garibaldi » ha subito un danno da parte dello Stato, allora si può accettare senz'altro tale tesi.

In altri termini, a quale scopo sono presi questi provvedimenti? Per permettere che la *Nino Bixio* sia ripristinata e riprenda la navigazione. Ma se voi non accogliete questa tesi, potete deliberare tutto quello che volete,

ma sarà inutile. Se voi applicate questi provvedimenti in modo che la « Garibaldi » non li possa accettare, noi ci troveremo in condizioni disastrose ed insostenibili! Volete una prova? Mentre per gli altri armatori l'ipoteca è limitata, per la « Garibaldi » si dà facoltà al ministro per la marina mercantile di estendere l'ipoteca a tutta la flotta. E perché? Perché si sa che l'esercizio sarà certamente deficitario. Perciò noi vi chiediamo di togliere quanto di iniquo si vorrebbe stabilire contro la « Garibaldi ».

In secondo luogo, come ho detto, vi chiediamo che l'interesse abbia soltanto carattere simbolico. Vuol dire che lo fisserà e lo tratterà il ministro col rispettivo comitato.

Non vi domando altro. Noi avevamo desiderio di prendere le stesse misure anche per le altre navi della cooperativa « Garibaldi », ma mi sono limitato ad un ordine del giorno, che contiene anche le altre richieste. Ma se voi volete limitare i provvedimenti alla sola *Nino Bixio*, bisogna che eliminate la facoltà del ministro di estendere l'ipoteca su tutte le altre navi della « Garibaldi ».

Questa è la verità e, in base a questa verità, la nostra richiesta è più che legittima.

PRESIDENTE. Allora ella, onorevole Giulietti, rinuncia alla modifica dell'articolo 2, per la prima parte.

GIULIETTI. Non è che io rinunci; sto a vedere quel che mi si risponde. Alla « Garibaldi » è stata assegnata una nave di nuova costruzione; quindi, il « castelletto » sale a un miliardo e qualche cosa. Ora, perché non dare questo miliardo alla « Garibaldi », permettendole così di completare la trasformazione della sua flotta?

ORLANDO, *Relatore*. Io chiedo soltanto questo: è di competenza nostra poter dare denaro pubblico a interesse simbolico? Ho l'impressione che noi a questo riguardo non possiamo decidere.

Lo stabilire questo interesse, sia esso più o meno simbolico, non è nostra prerogativa. Qualora dovessimo deliberare su questo punto, la proposta di legge dovrebbe essere inviata alla Commissione finanze e tesoro, la quale dovrebbe pronunziarsi, sentito il Ministero del tesoro.

Effettivamente vi è stata la promessa di fissare un interesse modesto. Se la « Garibaldi », alla quale vengono concessi gli stessi benefici, si trova in cattive condizioni e chiede l'interesse simbolico, in pessime condizioni si trovano tutti quei poveri pescatori che hanno perduto il proprio naviglio, che devono ricostruire e pagare gli interessi. Di modo che se

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

simbolico l'interesse deve essere per l'una, simbolico deve essere per gli altri.

GIULIETTI. Non è vero, perchè essi non hanno avuto il danno che ha subito la « Garibaldi » da parte della pubblica amministrazione. Questa è la verità: la « Garibaldi » ha un impegno del Ministero in materia e ora non si vuole rispettarlo!

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento dell'onorevole Giulietti, non accettato dal relatore:

« Aggiungere il seguente comma all'articolo 2: »:

« Nel caso che alla « Garibaldi », società cooperativa di navigazione, sia accordata la concessione di costruire una o più navi nuove, il contributo relativo dello Stato potrà essere adoperato da questa cooperativa per riparare o trasformare altre sue navi dietro semplice sua richiesta al Ministero della marina mercantile ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento Giulietti:

« Aggiungere al quarto comma dell'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75:

« Gli interessi inerenti ai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo sono puramente simbolici e la durata, dei finanziamenti non potrà essere inferiore ai 30 anni ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ultimo emendamento Giulietti:

« Sopprimere l'ultimo periodo del comma sesto dell'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75 ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 9 della proposta di legge che diverrà articolo 16:

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

(È approvato).

La proposta di legge sarà poi votata a scrutinio segreto.

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo agli ordini del giorno. Il primo è quello degli onorevoli Borsellino, De Caro Gerardo, Salerno, Mazza e Babbi.

« La VIII Commissione fa voti al Ministro della marina mercantile perchè presenti un disegno di legge con il quale si stabiliscano congrui provvedimenti in tutela degli interessi e dello sviluppo della media e piccola pesca che assorbe l'enorme massa dei lavoratori italiani, specialmente meridionale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il seguente altro ordine del giorno presentato dagli onorevoli: Jacoponi, Ducci, Sala, Pertusio, Orlando, Farinet, Tomba, Giannini Olga, Corona Giacomo, Monterisi, Colasanto, Semeraro Santo, Petrucci, Caroniti, Salerno, Serbandini, Salvatore, De Caro Gerardo, Nicotra Maria, Cara, Babbi, Momoli, Maniera, Giulietti, Baldassari:

« La VIII Commissione trasporti fa voti che vengano riammessi in termini per il premio di miglioramento stabilito con il decreto legge 10 marzo 1938 e scaduti al 18 aprile 1948 i piccoli caratisti delle barche da pesca e da traffico fino a 50 tonnellate di stazza lorda e per i quali detto provvedimento venne emanato; e ciò soprattutto per non privare detti piccoli imprenditori, che oggi si trovano in notevoli condizioni di difficoltà, di un beneficio che è necessario, anzi indispensabile, all'andamento della loro attività lavoratrice ».

(È approvato).

Vi è un ultimo ordine del giorno dell'onorevole Giulietti, accettato dal ministro:

« La VIII Commissione esprime il voto che il Ministro formuli un disegno di legge che fornisca alla « Garibaldi » un finanziamento speciale e sufficiente per approntare alla navigazione come nave mista la *Agostino Bertani* e per trasformare in motonavi i piroscafi *Pietro Gori* e *Giuseppe Mazzini* ».

COLASANTO. Io sono contrario a questo ordine del giorno e credo che non si possa approvarlo, perchè non possiamo creare una situazione di privilegio per nessuno.

MAZZA. Dichiaro che voterò a favore, tenuto conto che la « Garibaldi » rappresenta gli interessi dei lavoratori del mare.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno testé letto.

(È approvato).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1950

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge testè approvata.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge:

ANGELINI ed altri: « Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (1132).

Presenti e votanti . . . . . 30

Maggioranza . . . . . 16

Voti favorevoli . . . . . 28

Voti contrari . . . . . 2

*(La Commissione approva).*

**Hanno preso parte alla votazione:**

Angelini, Babbi, Baldassari, Cara, Colasanto, Corona Giacomo, De Caro Gerardo, Ducci, Farinet, Firrao, Giannini Olga, Giulietti, Jacoponi, Maniera, Marotta, Mazza, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Orlando, Pertusio, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Spoleti, Tomba e Veronesi.

**La seduta termina alle 11,30.**